DACHSER
Intelligent Logistics

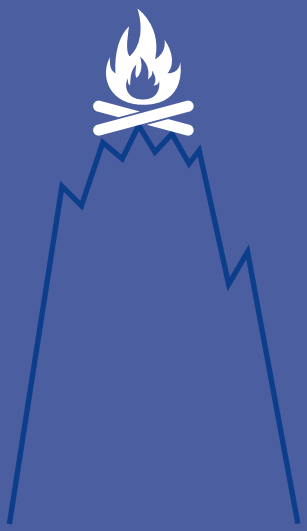
# DACHSER magazine

## Un monde de logistique intelligente

01/2022

# À vol d'oiseau

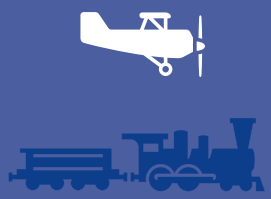
Depuis toujours, l'humanité est animée par le désir de transmettre les messages et marchandises par les airs. Ce qui était jadis une aventure est désormais une évidence.



**550 km** telle est la longueur de la chaîne de transmission qui a annoncé la chute de Troie. Dans sa tragédie « Agamemnon », le poète grec Eschyle évoque les bûchers placés à cet effet sur les plus hautes montagnes et que l'on embrasait l'un après l'autre après chaque victoire. C'est ainsi que la nouvelle du triomphe sur les Troyens parvint en une nuit jusqu'en Grèce. C'était la communication « en temps réel » de l'époque.

**5 000 av. J.-C.** selon les études les plus récentes, c'est à cette époque que furent utilisés les premiers pigeons voyageurs pour transmettre des messages courts, tout d'abord en Égypte. Durant toute l'Antiquité, « twitter par pigeon interposé » était très prisé. Lorsqu'ils voulaient faire connaître un sacre ou une victoire, les Grecs comme les Romains s'en remirent également à cette messagerie ailée.

**90 kg** de soie rose et multicolore, soigneusement rangés dans des ballots, c'est la cargaison que les frères Wright transportèrent le 7 novembre 1910 dans leur avion de Dayton à Columbus, deux villes américaines distantes de 105 kilomètres. Ce premier vol cargo fut par ailleurs l'occasion d'une compétition très médiatisée avec un train rapide. Ces pionniers de l'aviation l'emportèrent haut la main. La marche triomphale du fret aérien était lancée.



**16,5 heures** furent nécessaires aux pionniers de l'aviation britanniques John Alcock et Arthur Whitten Brown pour rallier l'Irlande depuis Terre-Neuve, cockpit ouvert, dans leurs combinaisons chauffantes électriques. C'est dès juin 1919 qu'ils réussirent ce vol transatlantique, avec à bord un sac de courrier contenant 197 lettres. Pourtant : Lorsque Charles Lindbergh atterrit en 1927 à Paris en provenance de New York, Alcock et Brown avaient déjà disparu de la scène publique. Et c'est l'Américain qui récolta tous les lauriers.

**11 700 t** de provisions de survie furent livrées en 24 heures du 15 au 16 avril 1949 par les célèbres « Rosinen-bomber » (« bombardiers de bonbons ») à Berlin-Ouest durant le blocus. Les 1 398 vols réalisés en seulement une journée lors de la célèbre « Oster Parade » (« Parade de Pâques ») brisèrent l'espoir des autorités soviétiques de mettre à genoux la zone ouest de la ville en bloquant les voies de ravitaillement terrestres et maritimes. Le blocus prit fin en mai 1949. Plus de deux millions de tonnes de marchandises au total parvinrent ainsi à Berlin-Ouest grâce au pont aérien.

# Message du CEO

Chère lectrice, cher lecteur,

En lisant ce premier numéro du DACHSER magazine de l'année, vous remarquerez que nous avons épuré la forme et favorisé la fluidité de lecture. Ce nouveau format est ainsi en accord avec la nouvelle image de marque remaniée ces derniers mois.

Le contenu de ce numéro est toujours aussi varié et nous sommes heureux de vous offrir dans cette édition un aperçu passionnant de l'univers de Dachser et de la logistique. Les solutions intelligentes sont en effet plus sollicitées que jamais. Dans l'article à la une, vous découvrirez comment Dachser, et les supplys chains mondiales de ses clients, se positionnent, pour mieux préparer l'avenir dans un monde en constante évolution. Nous nous appuyons pour cela sur les technologies dernier cri, la digitalisation et la mise en réseau, sans jamais perdre de vue nos forces vives, à savoir nos collaboratrices et collaborateurs.

Car ce sont eux qui, dans des conditions exceptionnelles et éprouvantes, assurent sans faille un niveau de qualité élevée et ouvrent sans cesse la voie à de nouvelles solutions flexibles. L'incarnation sincère des valeurs Dachser constitue un socle indispensable dans ce contexte, d'autant plus en cette période d'agitation et de bouleversements.

Cordialement,

Burkhard Eling, CEO de Dachser

## Dossier

06 **Mégatendances en logistique :** Cinq jalons vers le marché de la logistique du futur

## Forum

12 **Hommes & marchés :** Un automate céleste, maîtrise du vol et chasse au record sur le lac Léman

14 **Panorama :** Mieux qu'un long discours. Le pouvoir des images

## Compétences

16 **Logistique européenne :** Câbles haut débit du groupe Assmann

20 **Entretien :** Alexander Tonn, COO Road Logistics chez Dachser

22 **Échos du laboratoire du futur :** Pas de Blockchain sans écosystème

24 **Perspectives de carrière :** Timon Jöhnke, agent d'exploitation logistique et transport

26 **Télématique dans le transport longue distance :** Localisation en temps réel

28 **Dachser Corporate Solutions :** Des solutions à la carte

## Réseaux

30 **Compétences réseau :** Des nouvelles du monde Dachser

32 **Food Logistics en Italie :** Pizza, pasta... Tutto va bene !

## Bonnes nouvelles

35 **Des déplacements durables :** Des transports « zéro émission »

# Crossdocking

## Liens vers l'univers numérique Dachser

### DACHSER Cosmetics Logistics

Fabricants et fournisseurs de produits cosmétiques pourront désormais bénéficier d'une réponse logistique adaptée à leur industrie pour le transport et le stockage de leurs produits.
https://bit.ly/DACHSER-Cosmetics-Logistics

### Affrètements en hausse

Dachser Air & Sea Logistics offre à ses clients des capacités de fret aérien fiables entre l'Asie et l'Europe. De janvier 2022 à mars 2024, Dachser proposera des vols entre Hong Kong et Liège qui seront assurés par un Boeing B747-400F sur des horaires prédéfinis.
https://bit.ly/Dachser-activités-de-charte-à-long-terme

### Nouvelle agence à Pau

En janvier, Dachser France a ouvert une nouvelle agence de transport à Pau. Grâce à de plus grands locaux, l'agence répond au besoin de capacités de ses clients et permet à ses collaborateurs de gagner en confort de travail.
https://bit.ly/Dachser-nouvelle-agence-transport-à-Pau

### Cargoplus : nouvelle Direction

Yann Fullenwarth est le nouveau Head of Dachser Cargoplus France et Maghreb. En janvier, ce logisticien expérimenté a pris la relève de Dominique Charbonnier, qui assure désormais d'autres missions au sein du groupe.
https://bit.ly/Dachser-Yann-Fullenwarth

## Mentions légales

**Éditeur :** DACHSER SE, Thomas-Dachser-Str. 2, D–87439 Kempten, Internet : www.dachser.com **Directeur de la publication :** Dr. Andreas Froschmayer **Rédacteur en chef :** Christian Auchter, tél. : +49 831 5916-1426, fax : +49 831 5916-8-1426, e-mail : christian.auchter@dachser.com **Comité de rédaction :** Theresia Gläser, Andrea Reiter, Christian Weber **Vente et gestion des adresses :** Andrea Reiter, tél.: +49 831 5916-1424, e-mail : andrea.reiter@dachser.com **Production :** Schick Kommunikation, Kerschensteinerstr. 25, D–82166 Gräfelfing, e-mail : info@schick-kommunikation.de **Chef de projet :** Marcus Schick **Conception :** Ralph Zimmermann **Crédit photos :** photos internes sauf gettyimages (p. 2, 12, 13, 14, 16, 17, 18, 23, 31, 32, 33, 35 Frank Schinski (p. 4, 24, 25), Assmann Group (p. 19), Daimler Truck AG/Kilian Bishop (p. 30), Matthias Sienz (p. 26, 27) **Impression :** Holzer Druck und Medien Druckerei und Zeitungsverlag GmbH, Fridolin-Holzer-Str. 22-24, D–88171 Weiler im Allgäu Tirage : 31 000 ex./62ème année **Périodicité :** trimestrielle **Langues :** allemand, anglais, français, espagnol **Traduction :** Klein Wolf Peters GmbH, Munich. Ce produit a été fabriqué à partir de bois issu de forêts certifiées FSC® et d'autres matériaux contrôlés.

## Abonnez-vous à notre eLetter !

Toutes les facettes du monde captivant de la logistique sur **dachser.com/eletter** (en anglais)

Scannez le QR Code.

$CO_2$ compensé
Imprimé
ClimatePartner.com/11886-2201-1005

FSC www.fsc.org
MIXTE
Papier issu de sources responsables
FSC® C051146

# Mégatendances en logistique

La logistique repose sur la capacité à planifier

À quoi les prestataires logistiques doivent-ils se préparer à l'avenir ? Quelles sont les tendances et les évolutions de demain, qui continueront de marquer et de façonner ce secteur ? Comment Dachser s'y prépare-t-il ? Voici cinq jalons vers le marché de la logistique du futur.

## 1. Rien n'est plus constant que le changement

« Avalanches au ralenti » : telle est l'image du Zukunftsinstitut pour décrire les tendances de fond du moment. « Bien qu'elles se développent lentement, elles sont extrêmement puissantes. Elles agissent à tous les niveaux de la société et influencent ainsi les entreprises, les institutions et les individus. » Dans un monde toujours plus digitalisé et en mouvement, il est très important de gérer des conditions volatiles, incertaines, complexes et ambigües, et d'en déduire des modèles de pensée et d'action pour façonner le futur. Cette prise de conscience ne date pas d'hier. Dès le milieu des années 80, les économistes Warren Bennis et Burt Nanus avaient décrit le monde VUCA (Volatility, Uncertainty, Complexity et Ambiguity), dans une analyse plus que jamais d'actualité. Forces motrices du changement, les mégatendances sont composées de couches multiples qui s'influencent et se renforcent mutuellement. Elles vont de la néo-écologie et la connectivité à la nouvelle vision du travail, l'urbanisation et la mobilité, en passant par le changement démographique et la mondialisation – avec toutes les conditions volatiles, incertaines, complexes et ambiguës associées. Bienvenue dans le monde VUCA.

C'est dans ce contexte que la logistique peut et doit se développer. Nous parlons ici de nouveaux modèles économiques, d'analyses de données et d'intelligence artificielle, de nouvelles formes de travail et de collaboration Homme-machine, de mobilité et de villes intelligentes, de glocalisation, autrement dit de la coexistence de la mondialisation et de contextes locaux et régionaux, sans oublier la protection du climat et les nouvelles formes d'économie circulaire durable.

La pandémie a encore accéléré les changements ainsi induits dans les chaînes logistiques mondiales. Et les attentes des clients évoluent en conséquence. À cela s'ajoutent la pénurie de conducteurs et de main-d'œuvre qualifiée, la rapide digitalisation de ce secteur ainsi que le changement climatique et ses répercussions sur notre vie, notre travail et notre mobilité. →

Pour répondre aux aménagements des structures de stocks des clients, les capacités d'entreposage doivent être adaptées et de nouvelles offres de conseil et de logistique contractuelle proposées. Pour accompagner cette démarche de processus fiables et en permanence transparents, Dachser s'appuie sur un réseau européen résistant aux crises.

Il ne s'agit pas ici de phénomènes qu'une simple pause et un peu d'attente suffiraient à faire disparaître. On voit bien au contraire que les changements au niveau de la chaîne logistique vont perdurer. Le défi pour les logisticiens réside dans la stabilité des réseaux de production, essentielle pour des économies mondialement interconnectées reposant sur la division du travail. L'actuelle pénurie de puces et de semiconducteurs ainsi que de divers matériaux de construction souligne, dans les chaînes logistiques, les dépendances accrues auxquelles il est urgent d'apporter des réponses.

Dans l'idéal, ces réponses ne sont plus de simples réactions, mais au contraire, de meilleures offres profitant à tous les acteurs. Pour ce faire, il faut rapidement reconnaître les changements qui s'opèrent dans un environnement volatile et complexe pour agir ensuite avec agilité. Les défis peuvent alors devenir des opportunités.

En tant qu'organisation en constants apprentissage et évolution, Dachser mise à la fois sur la stabilité et le dynamisme ; la stabilité à travers un réseau intégré fondé sur la standardisation et l'harmonisation des processus, et qui assure en permanence une gestion de la qualité proactive tout au long de la chaîne de transport ; la dynamique à travers une grande flexibilité à gérer les exigences spécifiques des clients et une grande capacité à innover.

Dans l'avenir, la priorité est la durabilité !

## 2. Une réponse adaptée aux attentes des clients

Au sein des économies de partage du travail et d'interconnexion, les nouveaux modèles d'entreprise et les nouveaux canaux de distribution entraînent des changements importants dans la chaîne d'approvisionnement. Ces changements sont aussi induits pas l'évolution rapide des attentes clients. Pour développer des solutions stratégiques appropriées, il est essentiel d'analyser et de comprendre ces attentes de manière approfondie. La pandémie a de nouveau mis en évidence l'importance d'une infrastructure d'approvisionnement continue. Les chaînes logistiques sous tension ont souligné le rôle de la logistique comme facteur clé du succès, « d'importance systémique ». Auparavant considérée comme une fonction secondaire et « facteur de coûts », elle figure depuis longtemps à l'ordre du jour des conseils d'administration. Cela s'accompagne de plus en plus nettement d'une réévaluation du partenariat entre prestataires logistiques et clients – les acteurs commerciaux agissent ici d'égal à égal. La confiance réciproque ainsi suscitée, permet d'obtenir des solutions globales d'un seul tenant. Il s'agit d'une nouvelle qualité de relation s'inscrivant dans le long terme.

Pour fonctionner, les solutions globales ont besoin de réseaux étroitement intégrés. Dachser continue par conséquent d'investir dans l'optimisation et l'extension de son réseau terrestre, tout en renforçant durablement son offre de fret aérien et maritime. Ainsi apparaissent des prestations logistiques intégrées au niveau mondial, plus sollicitées que jamais, notamment en raison de chaînes logistiques toujours plus complexes.

Pour piloter efficacement le réseau et gérer intelligemment les chaînes logistiques, Dachser s'appuie sur une évaluation aussi précise que possible des besoins en capacité. L'intelligence artificielle et les techniques d'analyse de données volumineuses et diversifiées (big data) y contribuent grandement. Pour garantir les capacités requises, Dachser travaille en relation étroite et en confiance mutuelle avec ses partenaires de transport. Ils sont et restent les principaux garants de l'exécution des commandes.

## 3. Vers de nouveaux potentiels grâce à la digitalisation

Parallèlement à un réseau physique stable, la digitalisation prend toujours plus d'importance dans la transformation logistique. Dachser l'a compris très tôt et a été, dès les années 80, l'un des premiers de son secteur à faire circuler les flux de

L'humain fait la différence

données parallèlement aux flux de marchandises, à l'aide de nouveaux canaux numériques. Ce fut le prélude à de nombreuses innovations et à une toute nouvelle perception des réseaux et de leur gestion.

Aujourd'hui, Dachser veille à travers des concepts numériques intégrés à améliorer sans cesse, et de façon ciblée, la qualité et la productivité ; que ce soit par l'automatisation des processus ou les gains d'ergonomie et de transparence pour ses clients et collaborateurs.

Conclusion : Les « big data » rendent le travail plus facile, plus efficace et moins sujet aux défaillances tout au long de la chaîne logistique. De grands potentiels restent, et pour longtemps, à exploiter. Pour Dachser, le grand atout des technologies numériques tient essentiellement à leur capacité à épauler les collaborateurs dans leurs prises de décision et les décharger des tâches de routine, pour renforcer leur motivation et leur permettre de se consacrer à des missions plus exigeantes.

Pour ne citer que quelques exemples : Dachser utilise ainsi des applications de Machine Learning pour les données issues de ses opérations quotidiennes afin de mieux prévoir les volumes entrants. Offrant une prévision jusqu'à 25 semaines à l'avance, c'est une aide précieuse à la décision pour planifier les capacités et les ressources saisonnières.

Celui qui maîtrise la combinaison des flux de données et les flux de marchandises physiques peut proposer de meilleures offres et se développer plus rapidement. Actuellement, la digitalisation s'est encore une fois nettement accélérée chez Dachser, aussi bien au niveau opérationnel que commercial. L'objectif premier consiste, par une « approche numérique » au niveau de l'organisation tout entière, de répondre aux attentes sans cesse renouvelées des clients, et d'améliorer les structures de coût et la qualité des processus.

## 4. L'humain au cœur de tout

Le numérique répond à de nombreuses questions de notre société. Mais pas à toutes. L'Homme est et reste la clé de la logistique. Dachser évoque ainsi un système cyber-socio-physique, dans lequel les flux de données et de marchandises se fondent et sont pilotés par l'Homme vers le meilleur accomplissement possible. La pénurie sans cesse croissante de conducteurs et de main-d'œuvre qualifiée à laquelle notre secteur doit faire face a d'autant plus d'importance.

La formation de conducteurs suppose de gros investissements pour les entreprises de transport. Le groupe a par conséquent pris les devants depuis des années avec la Dachser Service und Ausbildungs GmbH et forme lui-même des conductrices et des conducteurs qualifié(e)s. En 2021, 90 personnes ont ainsi débuté à ce poste en Allemagne. →

# La durabilité n’est pas gratuite

Compte tenu de l'importance des besoins, le renversement de tendance sur le marché des conducteurs ne pourra toutefois se faire que dans le cadre d'un effort commun du secteur. Ceci devra également se traduire par le développement des structures de rémunération et par une meilleure valorisation des conducteurs et du personnel qualifié, en raison des coûts que cela implique. Pour les entreprises, il s'agit également de se positionner encore plus clairement en tant qu'employeur attractif vis-à-vis des candidats potentiels, par exemple par le biais de modèles de travail flexibles et d'environnements de travail réaménagés.
« Logistics is people business » : C'est sous cet intitulé que Dachser relève le défi de susciter l'enthousiasme des collaborateurs pour leur activité et de recruter de nouveaux profils sur un marché du travail très disputé. Cela exige de nouveaux modes de penser ainsi que de nouvelles formes de collaboration et de direction. Car aujourd'hui et demain, il apparaît en effet clairement que les collaboratrices et collaborateurs doivent plus que jamais être au centre des pensées et des actions de l'entreprise.

## 5. La durabilité est payante – mais elle exige d'unir ses forces

Pour Dachser, la protection active du climat fait partie de sa responsabilité d'intégration. L'entreprise familiale veut contribuer activement au passage aux technologies à émissions faibles ou nulles, en s'appuyant sur une logistique efficace et des innovations techniques.
Cela fait écho aux attentes croissantes exprimées par les politiques, les clients, mais aussi les collaboratrices et collaborateurs des prestataires logistiques, de voir ces derniers adopter une action cohérente et durable. Les clients qui poursuivent leurs propres objectifs de protection du climat posent désormais des exigences claires aux logisticiens. Mais le passage à une logistique respectueuse du climat se traduira obligatoirement par une augmentation des coûts de transport. La durabilité n'est pas gratuite. À un moment ou un autre, la question suivante se posera : Combien le client final est-il prêt à payer pour un produit vert ?
Une chose est sûre : une protection du climat efficace ne peut se faire de façon isolée. Elle nécessite un effort commun reposant sur une compréhension commune et l'adhésion à des objectifs communs supérieurs. Dachser fonde sa stratégie de protection du climat sur trois piliers : efficacité, innovation et responsabilité d'intégration. En d'autres termes : il s'agit de processus logistiques efficaces, d'économies d'énergie et d'innovations technologiques contribuant de manière significative à réduire les émissions de gaz à effet de serre. Ces processus sont en accord avec les objectifs de l'Accord de Paris sur le climat, signé par l'Union européenne et de nombreux autres États.
Le projet d'innovation « Climate Protection » s'inscrit chez Dachser comme une initiative stratégique de la Direction du groupe. L'objectif est de réaliser des actions concrètes. D'ici fin 2022, Dachser veut introduire la livraison zéro émission dans les centres-villes d'au moins onze métropoles européennes et investir pour ce faire dans des véhicules adaptés. Et depuis janvier 2022, les sites Dachser du monde entier sont exclusivement alimentés en électricité verte. À cela s'ajoute dans un premier temps la construction et l'extension de systèmes photovoltaïques sur les toits de ses installations logistiques et de ses bâtiments de bureaux en Europe. D'ici 2025, la capacité actuelle sera plus que quadruplée pour atteindre une puissance installée de plus de 20 000 kWc. Dachser agit donc aussi bien sur le plan de l'efficacité des processus que sur celui de l'efficacité énergétique. Mais le principal levier d'action est le taux d'utilisation élevé de la capacité de chargement des poids lourds. Et une optimisation est encore possible dans ce domaine.
Dachser collabore à ce sujet avec des clients et partenaires, qui souhaitent également que la logistique évolue très vite vers des technologies à émissions faibles ou nulles. Les collaboratrices et collaborateurs sont eux aussi étroitement associés aux activités de la protection du climat. À cela s'ajoute l'engagement social et sociétal allant au-delà des intérêts purement économiques de l'entreprise, comme, depuis 2005, avec l'organisation d'aide à l'enfance Terre des hommes.

## Conclusion :

La logistique emprunte le chemin d'un avenir jalonné de défis vastes et complexes. Il s'agit pour nous, en tant que prestataire logistique, de comprendre les nombreux processus simultanés dans leur complexité et de développer nos propres approches de solutions dans une perspective à 360 degrés pour influer activement sur les changements et les mégatendances à venir. Les possibilités qui en découlent devraient largement l'emporter sur les risques et les ruptures avec le cadre habituel. Le scientifique français Louis Pasteur (1822 – 1895) était à son époque déjà très en avance sur l'univers VUCA et avait très justement indiqué la voie pour l'atteindre : « Le hasard ne favorise l'invention que pour des esprits préparés aux découvertes. »

**M. Schick**

À long terme, Dachser mise à la fois sur la stabilité et le dynamisme. Son réseau d'équipes s'inscrivant dans une culture centrée sur l'humain favorise des cycles d'apprentissage et de décision rapides. Guidé par un objectif commun fort et par les valeurs du groupe, ce réseau permet au logisticien d'appréhender immédiatement les changements dans son environnement et de les convertir en avantages concurrentiels.

## Hommes & marchés

# Un automate céleste

« Qui bien chante, deux fois prie » aurait jadis déclaré Saint-Augustin. Le fait que l'on trouve de moins en moins de joueurs d'orgue pour les lieux de culte est donc d'autant plus grave. Face à cette situation précaire, Klaus Holzapfel, ingénieur souabe de Ziertheim-Reistingen, a estimé que l'automatisation n'avait rien de diabolique. Afin de combler le manque croissant d'organistes pour manipuler les claviers, pédales, registres et tuyaux, il propose « Organola », l'organiste « automatique ». Cet assistant électromécanique piloté depuis l'autel par télécommande actionne les touches de l'orgue sans aucune erreur de note ni de rythme. Les chœurs célestes ne sont donc pas les seuls à jubiler.

# Les mouches ne sont pas des avions, mais elles sont plus performantes

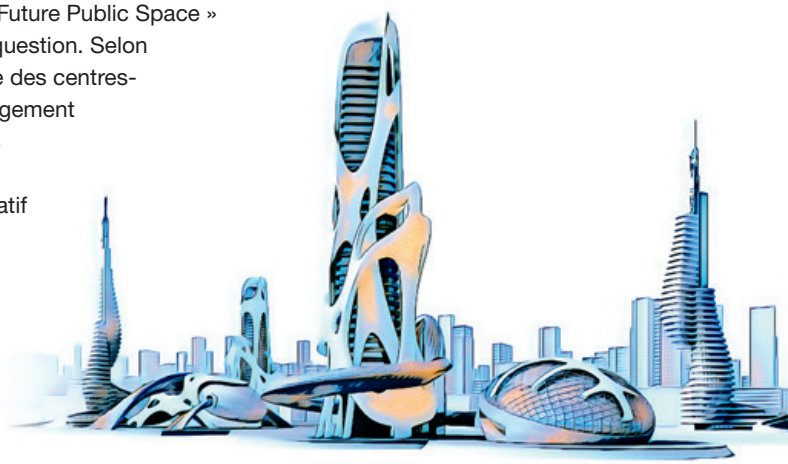
On a longtemps supposé que les insectes utilisaient pour se propulser un principe similaire à l'aérodynamique des ailes d'avion, mais de récentes études menées à l'université de Rostock sur le déplacement des drosophiles montrent que ces insectes suivent durant leur vol un tout autre principe physique. À l'aide de lasers et de caméras à haute vitesse, la chaire universitaire de physiologie animale a pu démontrer que la drosophile récupère dans l'air ambiant l'énergie des tourbillons d'air formés en vol par le mouvement de ses ailes. L'insecte peut ainsi réduire les performances musculaires requises pour voler. Cela pourrait s'avérer utile pour développer de minuscules robots volants capables d'effectuer des tâches que des dispositifs aériens plus importants sont incapables d'assurer — par exemple, observer des bâtiments en proie aux flammes.

# Le dilemme du portable

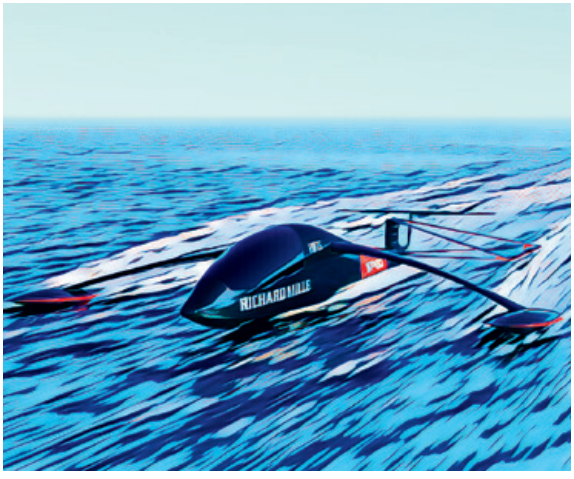
Le smartphone est à la fois une porte d'entrée dans le monde numérique et un vecteur de distraction. Une étude de l'université technique de Brunswick vient d'étayer cette hypothèse. Dans le cadre d'une expérience, des sujets ont été réunis pour résoudre un problème exigeant de la concentration. Certains participants ont posé leur portable sur la table, d'autres l'ont rangé dans un tiroir ou dans l'une de leurs poches. Un troisième groupe l'a laissé dans la pièce voisine. Ceux qui avaient leur portable sous les yeux ont obtenu les moins bonnes notes. Apparemment, sa seule présence suffit à mobiliser des ressources intellectuelles, que les sujets aient pu ou non voir leur écran ou qu'ils aient mis ou non leur téléphone en mode silencieux. D'où la recommandation des chercheurs pour rester concentré : « Sortez votre smartphone de votre poche uniquement lorsque vous souhaitez passer définitivement dans le monde du numérique. »

# La ville devient flexible

À quoi ressembleront les centres-villes de demain où il fera bon vivre ? L'étude empirique #ELASTICITY, du partenariat d'innovation « Innenstadt 2030+ | Future Public Space » de l'initiative Fraunhofer Morgenstadt, s'est penchée sur cette question. Selon elle, 72 % des citadins souhaitent une transformation constante des centres-villes, compte tenu de leur expérience de la pandémie, du changement climatique et de la numérisation. Au cœur de cette évolution, ils imaginent des lieux multifonctionnels conjuguant les échanges sociaux, le commerce, la communication, le processus participatif et les débats politiques, les transports et les loisirs. L'étude conseille d'adopter des concepts innovants complémentaires au sein desquels les domaines de l'habitat, de la mobilité, de la logistique et de l'aménagement de l'espace urbain seront pris en compte de manière globale, tout en se distinguant par une très grande flexibilité et une très grande variété.



# La chasse au record sur le lac Léman




Trois étudiants suisses de l'École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL) veulent pulvériser le record de vitesse à la voile sur le lac Léman. Celui-ci est détenu depuis 2012 par l'Australien Paul Larsen, qui a traversé les flots à 121 km/h (65,45 nœuds) au large des côtes namibiennes. Les jeunes constructeurs visent désormais 150 km/h ou 80 nœuds avec leur projet « SP80 ». Leur voilier, vraisemblablement le plus rapide au monde, est un trimaran doté d'une coque centrale et deux petites coques sustentatrices. Au lieu d'être propulsé par une voile, il est tiré par une aile de kitesurf. « Nous souhaitons avec ce bateau casser les codes de la voile », déclare Mayeul van den Broek, reponsable du projet SP80. « Nous voulons par ailleurs explorer dans quelles limites le vent peut être utilisé comme seule source d'énergie pour des applications futures. » Pour lui, le sport n'est pas le seul enjeu, et il pense au contraire que la voile rapide offre un fort potentiel pour le transport par bateau.

Panorama

# Mieux **qu'un long** discours

Les humains réagissent fortement aux sollicitations visuelles. Rien d'étonnant donc à ce que nos ancêtres aient dépensé beaucoup d'énergie à créer des images pour la postérité.

Le sourire énigmatique de la Joconde, la photo d'Albert Einstein tirant la langue, l'affiche qui a fait du commandant de la révolution cubaine Che Guevara une icône. Il y a de fortes chances que ces images défilent spontanément devant vos yeux. Elles sont en effet gravées dans la mémoire collective depuis plusieurs générations. Mais une chose est étonnante : pratiquement personne ne peut indiquer avec précision comment cela a commencé. Peut-être a-t-on lu ou entendu quelque chose sur ce sujet, mais cela ne reste pourtant pas en mémoire.
Entre le texte et l'image, le duel est inégal. Si de bons textes peuvent faire apparaître des images

dans nos esprits, et si, en étudiant comme des forcenés, nous pouvons apprendre par cœur des professions de foi religieuses et de longs poèmes, les photos, les dessins et les formes en trois dimensions entrent beaucoup plus facilement dans notre mémoire. Des études ont ainsi montré que les humains s'imprègnent en moyenne cinq à six fois mieux des images que des textes. Nous percevons d'ailleurs aussi les images 60 000 fois (!) plus vite. Comment l'expliquer ? Simplement par le fait que pas moins de 60 % du cortex cérébral est dédié à la perception et à l'interprétation des sollicitations visuelles.

## Peindre pour l'éternité

À l'âge de pierre, les images exerçaient déjà une telle fascination sur les humains, qu'ils utilisèrent leurs ressources les plus rares pour en créer. Des archéologues ont estimé que le phacochère dessiné sur la paroi d'une grotte en Indonésie avait été réalisé il y a au moins 45 500 ans. Les avis divergent quant à l'utilité pratique de ces premières peintures. Mais une chose est sûre : au fil des millénaires, nos ancêtres ont dépensé beaucoup d'énergie pour affiner leurs représentations visuelles et les retranscrire sur les supports les plus divers. Les anciens Égyptiens sont ainsi passés maîtres dans les techniques de relief, décorant savamment des temples et érigeant de colossales statues de pierre.

Si le zèle artistique s'est souvent trouvé bridé au fil des époques, il n'y en a aucune, y compris le « sombre » Moyen Âge, que l'on saurait imaginer sans représentation visuelle. C'est ainsi que des seigneurs se firent confectionner des blasons raffinés. Symboles de statut social et témoins des appartenances, ils servaient de façon tout à fait pratique à distinguer les amis des ennemis. Dans l'Europe d'alors, les beaux-arts étaient soutenus par l'Eglise, qui savait pertinemment influencer les individus par de somptueuses peintures et maisons de culte. L'indépendance croissante des cités-États d'Italie et de leurs commerçants fit éclore un nouveau marché pour l'art. Ceux qui avaient les moyens se laissèrent volontiers immortaliser sur des tableaux.

## Révolutions photographiques

Au 19e siècle, la représentation visuelle accède à un nouveau niveau grâce à la photographie et aux images animées. Avec une caméra, il devient possible de capter des moments, même fugitifs. S'ajoutant à l'énorme avantage de la rapidité par rapport à la peinture, la technique permettait avant tout de reproduire fidèlement la réalité. Photoshop n'existait pas encore, mais les photos étaient déjà retouchées et mises en scène. « Un bon croquis valant mieux qu'un long discours, tout propagandiste sait la valeur d'une représentation suggestive : de la publicité à l'affiche politique, c'est la force de frappe de l'image », rappelait l'écrivain Kurt Tucholsky.

Mais cela n'a en rien terni la popularité des photos et des vidéos. Portée par la photographie numérique, les Smartphones et l'Internet, la domination des images dans le monde des médias est plus forte que jamais. Le flux d'images a atteint provisoirement son point culminant dans les réseaux sociaux. Rien que sur la plateforme YouTube, 500 heures de données vidéo sont ajoutées à chaque minute. Et le nombre de photos stockées sur le réseau Instagram est estimé à plus de 50 milliards.

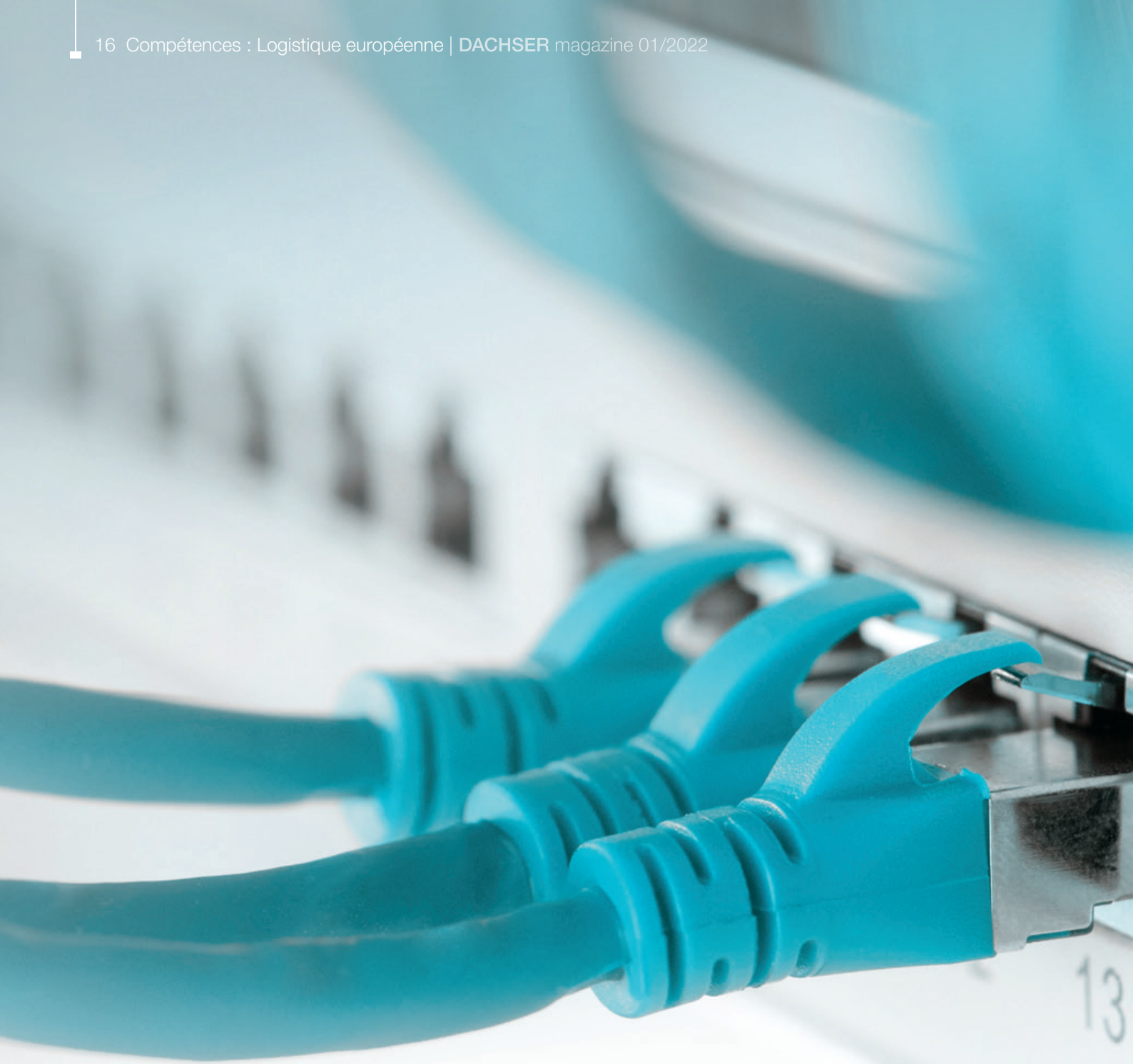
## Plongée dans le métavers

Selon les grands groupes technologiques, nous passerons à l'avenir encore plus de temps dans les univers visuels, mais en trois dimensions : « Meta », maison mère d'Instagram et de Facebook, prévoit la création d'un métavers (univers en réalité virtuelle (RV)). Les utilisateurs plongent à l'aide de lunettes de réalité virtuelle dans cet univers, où ils sont représentés par des avatars qui peuvent par exemple se retrouver dans un café virtuel avec des amis. Le matériel correspondant serait fourni par le rival Apple. Le créateur de l'iPhone travaillerait actuellement sur de nouvelles lunettes intelligentes, moins massives et plus faciles à porter que les modèles existants à ce jour.

Ces technologies n'intéressent désormais pas que le secteur du divertissement. Elles commencent déjà à marquer le monde du travail – et notamment la logistique. Pour la préparation des commandes, on utilise déjà des lunettes intelligentes qui envoient dans le champ visuel de l'opérateur des indications sur la manière de composer les envois. Des ateliers de fabrication et des centres logistiques sont planifiés en réalité virtuelle : les trajets à accomplir, ainsi que l'ergonomie des postes de travail peuvent ainsi être optimisés dans un environnement 3D avant même la construction du bâtiment. Ces technologies ont aussi des applications en formation. Les experts de demain apprennent dès aujourd'hui à utiliser des machines, à piloter des avions ou à mener des opérations dans des environnements virtuels. Les erreurs ne portent pas à conséquence, et l'on retient aussi beaucoup plus facilement ce que l'on a appris à l'aide d'un jumeau numérique que dans n'importe quel exposé.

**S. Ermisch**

La plus ancienne photo au monde aurait été prise par l'inventeur français Joseph Nicéphore Niépce. À l'aide d'une chambre noire et d'une plaque d'étain enduite de bitume de Judée, il immortalise en 1826 la vue depuis son atelier de travail à Saint-Loup-de-Varennes. Cette vue n'a rien d'exceptionnel – déjà alors, l'importance de ce moment historique réside surtout dans l'œil de l'observateur.



# Infrastructures connectées

Spécialiste de la technologie des réseaux de données et de l'infrastructure informatique, le groupe Assmann surfe sur les besoins actuels en connexions numériques haut débit. Dachser accompagne cette entreprise de Lüdenscheid, en Rhénanie-du-Nord-Westphalie, depuis 23 ans, sur le chemin du succès en Allemagne et en Europe.

Le camion arrive à 14h sur le campus de l'Université de la Ruhr à Bochum, à l'heure prévue. Sur ce vaste terrain, les camions se relaient. La ponctualité est indispensable, car de nombreux chantiers sont en cours. L'Université rénove notamment un ensemble de bâtiments existants. « Nous installons des armoires de réseau, des câbles de réseau et d'installation, des connecteurs et des prises murales pour moderniser l'infrastructure informatique », confie Phil Pennin-ger, directeur général des opérations du groupe Assmann, de Lüdenscheid. L'Université de la Ruhr est l'un des nombreux chantiers approvisionnés en matériel par ce groupe.
Trois à quatre fois par jour, Dachser récupère des marchandises dans son entrepôt de Dortmund. « Cela représente 120 à 150 palettes dédiées à l'infrastructure informatique et la transmission de données », explique Corc Bahcecioglu, directeur commercial de l'agence Dachser de Dortmund. La plupart des envois transitent par des revendeurs. Mais la livraison destinée à Bochum n'inclut pas d'intermédiaire. →

Des câbles très haut débit relient des univers de données aux réseaux

Câbles très haut débit pour supercalculateurs

Le conducteur a, entre autres, chargé des armoires réseau de la marque Digitus, du groupe Assmann. Ces armoires abriteront bientôt des technologies de distribution de données, des « commutateurs », et des convertisseurs de supports. Les armoires vides ne pèsent pas lourd, mais occupent un volume important. Les emballages atteignent deux bons mètres de haut. À cela s'ajoutent des bobines de câbles réseau, comme ceux de la catégorie 8 (CAT 8.2), que l'entreprise vient d'adopter pour offrir plus de rapidité de transmission. Chaque bobine contient 500 mètres de câble et pèse 30 kilos. Une palette accueille 20 bobines de ce type.

## Profil d'entreprise

Fondé en 1969 à Lüdenscheid, en Rhénanie-du-Nord-Westphalie, le groupe Assmann compte plus de 250 employés et plusieurs divisions : technologie de réseau, câbles de réseau et d'installation, armoires de réseau et de serveur, des accessoires et composants informatiques ainsi que des solutions dans les domaines de l'audiovisuel et de l'ergonomie. Le groupe compte des filiales en Europe (Autriche, Suisse, France, Espagne, Croatie, Pologne) et en Turquie, en Chine, à Taïwan et Hong Kong. **assmann.com**

## Plus de 5 000 produits en stock

« L'an dernier, environ un tiers de nos envois étaient à délai de livraison fixe », indique Phil Penninger. Les livraisons sur les chantiers sont généralement soumises à des créneaux horaires très serrés, les composants du réseau étant livrés lorsque les monteurs sont prêts à les installer. « Ce qui est commandé avant midi part en début d'après-midi à bord d'un camion », déclare Phil Penninger en résumant l'offre de service du groupe, tout en précisant que l'on a bien sûr plus de marge pour planifier dans le cas de grands projets d'infrastructure. Mais il indique que les commandes de dernière minute ne sont pas rares dans le secteur de la technologie.

Celle des réseaux de données et de l'infrastructure réseau forme le cœur de métier du groupe Assmann. « Nous distribuons au total plus de 5 000 produits », annonce Phil Penninger. L'offre s'étend des câbles USB aux machines à plastifier, en passant par l'électronique grand public. Pour ses propres marques, le groupe Assmann s'appuie sur un réseau international de fabricants, pour l'essentiel basés en Turquie et en Asie. Autrement, l'entreprise ne pourrait pas disposer d'un portefeuille aussi riche. Le domaine de l'ergonomie connaît une croissance toujours plus rapide, avec les bureaux réglables en hauteur ou dotés d'accessoires appropriés, les supports d'écran et les repose-pieds. « De nombreux collaborateurs étant en télétravail, leurs employeurs les équipent chez eux de meubles de bureau ergonomiques », explique Phil Penninger. « Les bureaux actuellement vides seront également rééquipés. Ils seront modernisés ou adaptés suivant de nouveaux concepts. » Ils servent par exemple à créer des espaces de tra-

« Le secteur informatique favorise la flexibilité en logistique, du lieu d'importation au lieu d'utilisation. »

Phil Penninger, Managing Director Operations chez le groupe Assmann

vail partagés, où plusieurs collaborateurs travaillent sur un même poste, ou alors des bureaux dans lesquels il n'y a plus de postes de travail fixes. Les réseaux sont rénovés dans la foulée, car les vidéoconférences et la collaboration par le biais de réseaux de données continueront de faire partie de notre quotidien au travail même une fois que l'on aura endigué la pandémie.

Par ailleurs, le groupe Assmann ne connaît pas de baisse de chiffre d'affaires lié à la pandémie. Le groupe emploie 300 collaborateurs dans 13 agences réparties sur deux continents. L'activité de cette entreprise familiale créée en 1969 repose à 45 % sur les exportations, avec une tendance à la hausse. Les services logistiques de Dachser sont donc très sollicités. « 35 camions quittent tous les jours l'agence de Dortmund pour des sites du réseau Dachser en Europe. Nous desservons des destinataires dans 28 pays pour le compte d'Assmann » indique Corc Bahcecioglu, de l'agence Dachser de Dortmund. « En plus de l'Allemagne, nous livrons surtout l'Espagne, la France, la Pologne et la Suisse. » Depuis quelques mois, Dachser exploite en plus un entrepôt pour le compte d'Assmann près de Madrid. C'est là que sont stockés environ 240 articles différents pour des clients de la péninsule ibérique. Cette année, ces stocks doivent être portés à 500 articles, afin que les clients espagnols et portugais puissent disposer plus rapidement de leurs marchandises.

## Croissance commune

« La collaboration avec Dachser a favorisé la croissance de chacun d'entre nous », confie Phil Penninger. En 1999, le groupe Assmann a réalisé 268 envois par l'intermédiaire de Dachser. L'an dernier, ce chiffre avait déjà dépassé la barre des 13 000. Au cours des seules dix dernières années, le volume des envois a doublé. Aussi, la place commence à manquer dans l'entrepôt principal. Avec deux quais de chargement pour les expéditions et les prestataires de colis, les durées de rampe doivent être planifiées au plus juste. Récemment, Assmann a mis en service à Lüdenscheid deux autres entrepôts externes, afin notamment de répondre aux besoins en montage d'armoires réseau. Cela permet de répondre au besoin de chargement. Il ne reste plus que les perturbations liées à l'autoroute A45. Le viaduc de Rahmede est délabré et il doit être modernisé. « Les travaux vont prendre un certain temps, ce qui représente un surcroît de travail considérable pour les logisticiens dans toute la région », explique Corc Bahcecioglu, de l'agence Dachser de Dortmund. « Nos équipes de la manutention, du dispatching et les conducteurs maintiennent malgré tout un service de qualité pour les clients. » Les réseaux numériques leur facilitent la tâche. Grâce aux câbles réseau rapides, les données trouvent en effet facilement leur chemin pour atteindre leur destination. **D. Kunde**

Pour circuler, les données et informations ont besoin d'un espace adéquat : l'infrastructure informatique. Elle comprend l'ensemble des bâtiments, des services de communication assurés par les réseaux, ainsi que les machines et les logiciels associés. D'un niveau supérieur, elles sont transmises à un niveau inférieur (« infra » signifie « sous » en latin) où elles sont traitées de façon automatisée. C'est la base de tout processus de digitalisation au quotidien.

Le siège du groupe avec l'entrepôt central, à Lüdenscheid

# Faire la différence

Alexander Tonn est COO Road Logistics de Dachser depuis janvier 2021. Âgé de 48 ans, il dirige le Business Field Road Logistics et ses deux secteurs d'activité European Logistics et Food Logistics. Nous l'avons interrogé sur ses expériences, ses objectifs personnels et les compétences réseau de Dachser.

**Monsieur Tonn, vous avez pris les commandes de l'activité Road Logistics au cœur de la pandémie. Quels ont été pour vous les plus grands défis à relever ?**
Alexander Tonn : Le début de l'année 2021 s'est révélé, à la fois, très intense et exigeant. Nous avons dû affronter la troisième vague de la pandémie, mais aussi le Brexit. À cela sont venus s'ajouter des événements climatiques exceptionnels en Allemagne et dans d'autres pays. Parallèlement, les volumes échangés sur le réseau ont considérablement augmenté. Je ne peux pas dire que mes débuts aient été des plus sereins.

**Comment gérez-vous le stress dans ces conditions ?**
Dans les situations tendues, j'ai tendance à garder mon calme et à me concentrer totalement sur l'action à mener.

**Comment cela s'est-il passé pour votre équipe ?**
En ces temps difficiles pour l'Executive Unit Road Logistics, nous avons beaucoup communiqué avec les Managing Directors et leurs entités opérationnelles. Nous nous sommes rapprochés et nos relations se sont avérées très satisfaisantes. D'une certaine façon, la pandémie nous a fait avancer en tant qu'équipe. Ce qui nous a beaucoup manqué, c'est l'absence de contacts directs. Tout s'est déroulé par écrans interposés. Des échanges personnels, comme lors des fêtes de Noël ou de tours de table de présentation n'ont pas été possibles, ce que je regrette beaucoup. Mais j'espère que nous allons bientôt nous rattraper.

**De quelle façon votre longue expérience au sein de l'entreprise peut-elle vous aider dans votre nouvelle mission ?**
Je suis chez Dachser depuis 23 ans et en 15 ans j'ai appris à me familiariser avec tous les aspects opérationnels de notre activité. J'ai accompli une bonne partie du chemin avec bon nombre de collègues et je dispose ainsi de bonnes bases pour parler ouvertement de tous les défis rencontrés, ce dont je me réjouis tout particulièrement. Pendant de nombreuses années, j'ai par ailleurs travaillé en étroite collaboration, dans un climat de confiance avec Michael Schilling, mon prédécesseur. Cela m'a préparé de manière idéale à ma nouvelle fonction.

**Rétrospectivement, quels événements considérez-vous comme les plus marquants dans votre parcours personnel et professionnel ?**
De nombreuses périodes m'ont marqué. Durant mon passage à l'agence de Memmingen, divers projets de logistique contractuelle se sont montés. De l'idée de départ à la construction de nouveaux bâtiments et à la mise en œuvre opérationnelle, en passant par les discussions avec le client et le calcul des coûts, cela a toujours été très instructif et passionnant. Ensuite, je suis arrivé au siège, à Kempten. En tant que responsable de la Contract Logistics, j'ai pu, durant six ans, visiter de nombreux sites du groupe et élargir ma vision sur ce qui anime Dachser à l'échelle européenne et mondiale. À partir de 2017, j'ai pris en charge de nouvelles responsabilités en devenant Managing Director European Logistics Germany.

**Qu'est-ce qui vous a le plus particulièrement amené à emprunter cette voie ?**
Dans ces temps difficiles, nous devons faire preuve de plus de flexibilité, d'agilité et consolider notre transformation numérique. Nos clients font évoluer leurs accès aux marchés. Ils aspirent à plus de simplicité et veulent toujours plus rapidement digitaliser leurs processus. Le commerce mise ainsi davantage sur les stratégies omnicanales. Nous souhaitons encore et toujours répondre à ces nouvelles attentes avec le niveau de qualité inhérent au groupe. C'est le cas notamment pour la logistique des magasins de bricolage avec DACHSER DIY Logistics. En 2021, de nombreux processus d'approvisionnement ont connu des dysfonctionnements. Dans le fret maritime par exemple, les problèmes d'approvisionnement et de capacité ont entraîné des retards énormes dans les délais de mise en œuvre des produits saisonniers. Les produits asiatiques très demandés à Noël n'ont pas pu être acheminés comme d'habitude, à la fin de l'été, en Europe. Les acteurs étaient donc assez nerveux. Malgré tout, nous avons pu proposer des solutions adaptées à nos clients grâce à un contrôle intelligent des capacités et du réseau.

> Dans ces temps difficiles, nous devons faire preuve d'encore plus de flexibilité et d'agilité pour répondre aux attentes des clients avec le niveau de qualité inhérent au groupe.
>
> Alexander Tonn, COO Road Logistics de Dachser

**Qu'est-ce qui caractérise ces solutions ?**
L'important pour nous, c'est d'offrir une approche globale et les solutions correspondantes sous un même toit. L'une des réponses du groupe consiste à associer étroitement nos réseaux européens et intercontinentaux, afin d'offrir à nos clients des solutions globales de bout en bout. Durant la pandémie, nous avons pu leur apporter des solutions sur mesure à haute valeur ajoutée, comme lorsque nous avons livré aux hôpitaux et établissements de santé européens des masques, des tests et des équipements de protection provenant de Chine. L'opération s'est avérée un succès pour tous les acteurs et peut désormais servir d'exemple.

**Qu'en est-il de la main-d'œuvre qualifiée ? La pénurie de conducteurs est préoccupante depuis longtemps déjà. Que convient-il de faire ?**
Cette pénurie est un défi structurel pour tous les logisticiens. Elle a eu des conséquences impressionnantes et très concrètes, à l'image des rayons de supermarché vides en Grande-Bretagne. La pénurie de conducteurs a pour la première fois fait les gros titres des grands journaux télévisés. Diverses initiatives sont actuellement menées pour améliorer la situation des conducteurs et revaloriser l'image de ce métier. Nous saluons ces initiatives et prenons les devants en formant du personnel de conduite. Notre objectif est de proposer aux conductrices et conducteurs, comme aux entreprises de transport, les meilleures conditions du marché et ainsi de nous démarquer par rapport aux autres. Cette approche est l'incarnation de la culture Dachser.

**La durabilité et la protection du climat sont au cœur des débats économiques et sociaux. Comment ces thèmes sont-ils ancrés au sein de Road Logistics ?**
La durabilité joue un rôle très important pour Dachser et nos clients. Le projet de protection du climat lancé dans le cadre du programme Idea2net couvre de nombreux aspects que nous promouvons avec nos partenaires de la science, de la recherche et de la technologie : livraisons zéro émission en centreville, engins de manutention à batteries lithium-ion et camions électriques, systèmes photovoltaïques et utilisation d'électricité verte dans nos installations. Dans cette perspective, nous avons lancé de nombreux projets d'avantgarde. Nous avons notamment l'ambition, d'ici fin 2023, de remplacer la moitié de notre flotte de camions par des véhicules électriques.

**L'électromobilité est-elle la clé d'une plus grande durabilité ?**
Concernant les camions, l'avenir nous dira si les véhicules électriques ou à hydrogène s'imposeront. Nous sommes ouverts à l'innovation et apportons une contribution nourrie de la pratique à la recherche et au développement, en collaboration avec l'Executive Unit IT & Development, sous la direction de mon collègue Stefan Hohm. Nous avons déjà un levier d'action important avec l'augmentation notable de l'efficacité du transport routier européen, notamment du fait que nous continuons à exploiter au mieux l'espace de chargement. La récente mise en service de nos mega-trailers constitue une étape supplémentaire vers l'amélioration de l'empreinte carbone en logistique. Nous poursuivons nos efforts.

Alexander Tonn, un logisticien expérimenté

Échos du laboratoire du futur

# Pas de Blockchain sans écosystème

Jusqu'ici, la technologie de stockage et de transmission d'informations Blockchain n'a pas encore fait de grande percée dans le secteur logistique. Si elle est convaincante en soi, il lui manque souvent le cadre organisationnel adapté, autrement dit un écosystème permettant d'exploiter les potentiels d'innovation.

La Blockchain, l'une des principales technologies d'avenir de ces dernières années, fait un peu moins parler d'elle ces temps-ci. Cela tient-il uniquement au fait d'une certaine désillusion apparue par rapport à ce que l'on attendait de la cryptomonnaie Bitcoin ? C'est possible. Mais ce moyen de paiement numérique n'est qu'une application spécifique de cette remarquable technologie.
Blockchain est une forme particulière de la DLT (Distributed-Ledger-Technologie ou technologie de registres distribués), terme générique désignant les diverses formes des structures de bases de données réparties. Considéré comme l'inventeur de la Blockchain et du Bitcoin, Satoshi Nakamoto a publié en novembre 2008 le célèbre livre blanc sur le Bitcoin. Mais ce nom n'est qu'un pseudonyme. Quelle(s) personne(s) se cache(nt) derrière cette invention ? Ceci demeure un mystère.

## Chaîne sans fin décentralisée

Une Blockchain est un concept informatique qui garantit l'échange en confiance d'informations, de transactions et de valeurs. Techniquement, tout repose sur les fonctions de hachage, qui servent à crypter les données, et les nœuds, entités de vérification et de stockage. Les données sont réparties de manière redondante, à savoir plusieurs fois et de manière répétée, entre les participants d'un réseau de chaînes de blocs. Un stockage central des données n'est pas nécessaire. Le terme Blockchain (« chaîne de blocs ») vient de la structure de données sous-jacente des blocs de données, qui sont reliés les uns aux autres par des mécanismes cryptographiques.
Le procédé de hachage veille à ce que les blocs une fois formés ne puissent ensuite plus être modifiés sans que les participants d'une chaîne ne s'en aperçoivent immédiatement. On pourrait aussi voir la chaîne de données comme une documentation chronologique des transactions. Les données sont stockées de manière redondante sur le plus possible de nœuds d'une chaîne de blocs reliés via Internet. Ces nœuds créent, stockent et vérifient les composants d'une chaîne de blocs. Divers mécanismes de vérification (assentiment par une majorité des nœuds d'une chaîne de blocs, par exemple) déterminent si un nouveau bloc de données peut ou non être inscrit dans la chaîne de blocs. Cet écosystème n'a besoin ni d'une base de données centrale ni d'une administration centralisée.
Bien que les technologies Blockchain suscitent l'enthousiasme par leur concept de base simple, aucune innovation vraiment importante basée sur la chaîne de blocs n'a encore vu le jour en dehors du Bitcoin, de la plateforme Ethereum et de quelques autres solutions plus petites, en dehors du secteur financier – pas même dans le domaine de la logistique. À quoi cela est-il dû ? Peut-être au fait que la structure décentralisée de la blockchain nécessite dans de nombreux cas, non pas d'un point de vue technique, mais d'un point de vue organisationnel, un pilote et un coordinateur central ? Et que celui-ci est difficile à trouver, car il doit être neutre et libre de tout intérêt personnel, afin de ne pas décourager les éventuels candidats à cet écosystème ?

## Potentiel pour la logistique

Malgré ces problèmes fondamentaux encore non résolus, il existe une série de possibilités d'application intéressantes des DLT (technologies Distributed Ledger) : surtout pour les documents qui contiennent – encore à ce jour souvent en format papier – des informations sensibles ou même des droits (de propriété) par rapport à la marchandise transportée. Pour la numérisation de la logistique, ce serait une grande avancée de pouvoir gérer de façon autonome de tels documents et conserver leur historique de manière compréhensible sans faire appel à des tiers. À l'avenir, cela pourrait devenir une réalité pour les documents d'accompagnement des marchandises dangereuses.
L'objectif serait de numériser les échanges d'informations interentreprises entre les acteurs du transport de marchandises dangereuses. Cela est possible grâce à un document de transport électronique constitué à partir de la chaîne de blocs, actualisé et documenté étape par étape à chaque chargement et déchargement via l'interaction avec la Blockchain. D'intenses

Une Blockchain se compose d'une chaîne (« chain ») de blocs de données (« block »)

recherches sont actuellement menées sur ce thème. Dachser s'engage dans diverses activités avec des clients et partenaires. Principalement en collaboration avec le futur European Blockchain Institute et l'Institut Fraunhofer IML, la faisabilité d'applications correspondantes est étudiée et des prototypes développés.

Afin d'identifier autant que possible tous les cadres juridiques pertinents, industriels et scientifiques doivent démontrer cette faisabilité et pointer les ajustements nécessaires. Afin d'éviter par la suite que des solutions isolées pour des entreprises individuelles soient créées, il est nécessaire que des entreprises et des associations professionnelles, mais aussi des acteurs politiques, des autorités et des organisations en charge de la sécurité comme la police et les pompiers s'associent. Ces dernières pourraient d'ailleurs, en anticipant suffisamment, elles aussi profiter d'un écosystème des marchandises dangereuses reposant sur une Blockchain. La police et les pompiers pourraient par exemple dans les situations dangereuses accéder rapidement et simplement aux informations primordiales sur le transport de marchandises dangereuses et aux données d'état actualisées sur les envois déjà effectués. Ces informations permettraient d'enclencher des actions encore plus ciblées, car l'on saurait quelles marchandises ont ou n'ont pas été déchargées. La sécurité de la chaîne de transport devrait en être à nouveau renforcée.

Les documents douaniers et bons de livraison recèlent eux aussi un certain potentiel. Dans le fret maritime, le document de transport appelé connaissement maritime (« bill of lading ») pourrait, sous forme de chaîne de blocs, garantir aux acteurs d'un écosystème un historique des événements transparent et infalsifiable, et permettre ainsi la mise en réseau des objets physiques (envois), mais aussi le transfert des valeurs et des documents originaux.

## Plus qu'une simple technologie

Pour l'industrie et l'entreprise, l'essentiel est avant tout de résoudre le problème de gouvernance. On pense ici principalement aux pouvoirs de décision et responsabilités interentreprises, qui jouent un rôle déterminant dans la participation à un écosystème reposant sur une Blockchain. Dans ce cadre, nous devons encore étudier la meilleure voie à suivre et la manière d'aborder cette problématique. Une des solutions possibles serait une entité juridique neutre et indépendante, qui héberge un écosystème d'acteurs à la fois économiques et administratifs. Un fort engagement des institutions publiques, comme les douanes, est dans de nombreux cas d'une importance capitale.

La technologie Blockchain reste encore et toujours une technologie d'avenir pertinente pour la digitalisation de la logistique. Elle ne devrait toutefois pas être mise en œuvre comme une fin en soi. Nombreux sont ceux qui ont tendance à l'oublier lorsqu'ils lancent de nouveaux projets. Au bout du compte, l'innovation reposant sur la Blockchain doit apporter une valeur ajoutée bien supérieure à celle des solutions existantes. Et surtout, il ne faut pas négliger les défis posés par l'écosystème d'entreprise inhabituel reposant sur la Blockchain. La Blockchain n'est pas simplement une technologie, c'est une nouvelle manière de collaborer dans la chaîne d'approvisionnement. Elle ne s'improvise pas et doit être expérimentée et éprouvée dans la pratique.

**Andre Kranke, Head of Corporate Research & Development chez Dachser**

La série « Échos du laboratoire du futur » présente des résultats de la division Corporate Research & Development obtenus en étroite coopération avec divers départements et agences ainsi que le Dachser Enterprise Lab auprès de l'Institut Fraunhofer IML, et d'autres partenaires du monde de la recherche et de la technologie.

Perspectives de carrière

Logisticien par passion

# Sur la voie des gagnants

Timon Jöhnke souffre d'un handicap moteur. Pourtant, cela ne l'a jamais freiné. Cet agent de transport se sent désormais bien intégré chez Dachser.

C'est au travail que Timon Jöhnke se sent le mieux, surtout lorsqu'il y a de la vie autour de lui. « Je ne pourrais pas m'occuper que de papiers, de facturation et de chiffres », déclare ce jeune homme de 24 ans affecté à la gestion de la flotte du centre logistique Dachser de Hanovre. « Ce que je préfère, c'est le contact direct avec les conductrices et les conducteurs. » Il a trouvé « passionnant » d'accompagner un conducteur pendant quatre semaines dans son camion durant sa formation.

Ce qui à première vue peut sembler assez « normal » est en fait une performance plus que remarquable. Originaire de Burgdorf (Basse-Saxe), Timon Jöhnke a souffert de lésions cérébrales durant la période périnatale et est atteint d'une infirmité motrice cérébrale. Sa mère connaissant des complications durant sa grossesse, l'accouchement a été provoqué à la 28e semaine.

Ce handicap a valu à Timon une scolarité compliquée. Au terme de ses quatre premières années de primaire, il a dû subir une opération. Conséquence : il lui a fallu se réapproprier de nombreuses aptitudes. À l'époque, il n'était pas possible de fréquenter le lycée communal en fauteuil roulant. Ce jeune homme courageux est donc entré dans un établissement d'enseignement spécialisé à Hanovre, à 20 kilomètres de chez lui. Un service de transport adapté était mis en place, mais dès qu'il le pouvait, il préférait se débrouiller seul et prendre le bus ou le train. Après avoir obtenu le diplôme de sa 10e année de scolarité, il a poursuivi ses études dans un lycée professionnel d'économie à Burgdorf, tout près de chez lui.

## Un esprit combatif impressionnant

Lorsqu'il a postulé à une formation d'agent d'exploitation logistique et transport, le parcours particulier de Timon Jöhnke a fait forte impression chez Dachser. Le groupe n'a donc pas tardé à répondre positivement à sa demande.
« Bon nombre de mes camarades de classe n'ont envoyé que quelques candidatures. À cause de mon handicap physique, j'ai dû en envoyer 40. J'ai donc été très fier lorsque j'ai reçu la réponse positive de Dachser », explique Timon Jöhnke. En quatre ans maintenant, il n'a jamais regretté d'avoir intégré cette entreprise dynamique au rayonnement international. « Personne ne m'a jamais fait de remarque désobligeante sur mon handicap. Chez Dachser, je me sens vraiment accepté et intégré. La logistique est un secteur d'avenir ouvert sur le monde. Je trouve ça très intéressant. »
Durant sa formation en alternance, il a suivi des cours théoriques à l'école professionnelle et travaillé à l'agence Dachser de Langenhagen. « J'ai beaucoup apprécié les semaines d'enseignement à l'école qui m'ont aussi permis de me concentrer sur mes devoirs à la maison. »

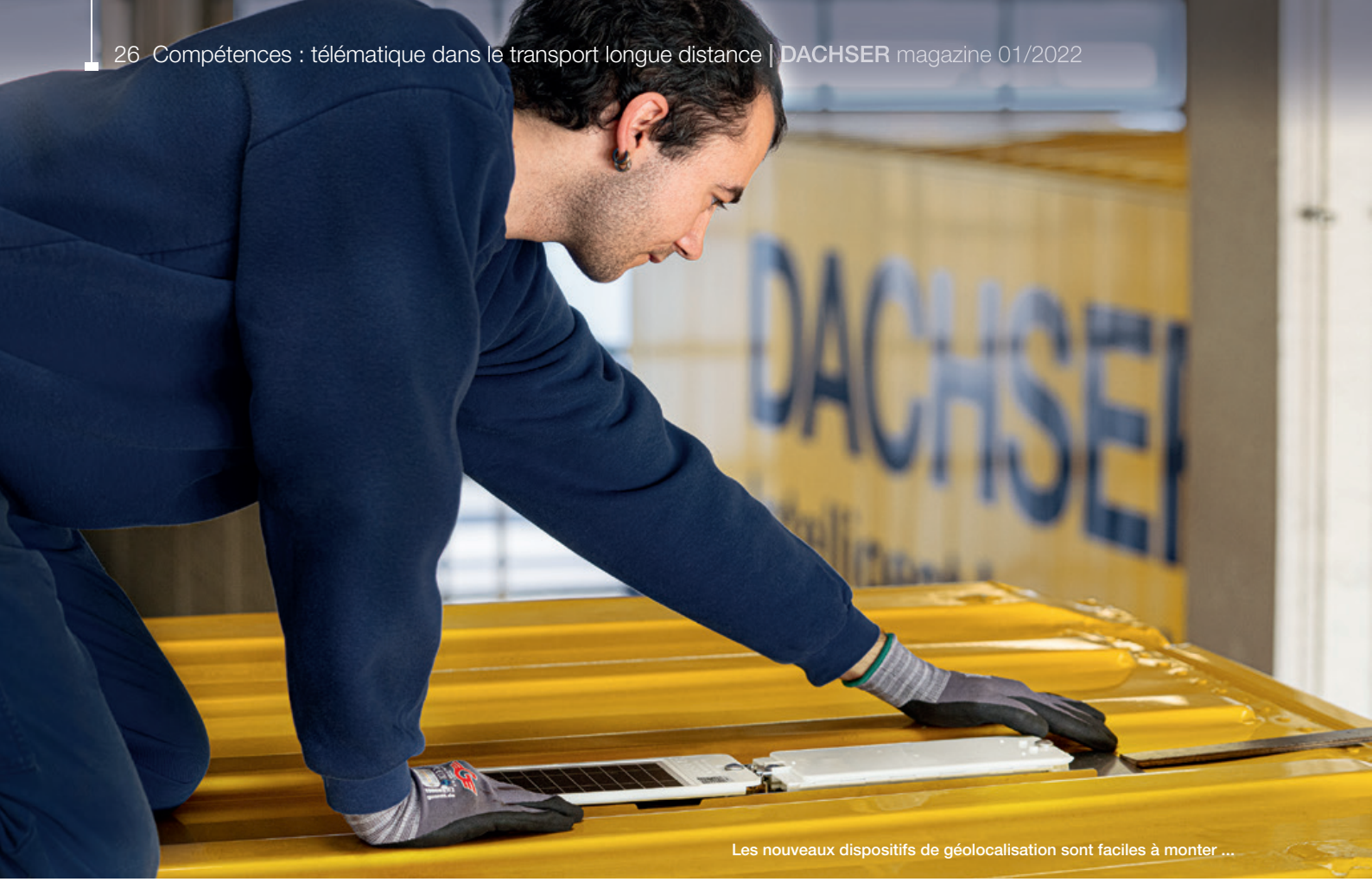
## Un métier d'avenir

En août 2021, son diplôme en poche validant ses trois années de formation, Timon Jöhnke a été engagé par l'agence Dachser European Logistics de Langenhagen dans le service de gestion de la flotte. Aux côtés de Sascha Steinemann, gestionnaire de flotte de longue date, il accompagne les conductrices et conducteurs qui transportent toutes sortes de biens industriels pour le domaine d'activité European Logistics, tout en gardant le contact avec le quai. Il est ainsi chargé d'assurer la coordination des formations des conductrices et des conducteurs, la documentation et également la gestion des tenues de travail. Le jeune homme apporte son soutien partout où cela est nécessaire. Rien d'étonnant donc à ce qu'il soit très apprécié.
« Je souhaite m'améliorer en permanence, c'est le plus important pour moi dans la vie », confie Timon Jöhnke. Actuellement, il approfondit ses compétences informatiques dans le secteur logistique. Par ailleurs, il aide le service des douanes en établissant les décomptes des droits à régler par les clients. Les besoins en la matière ont massivement augmenté depuis que le Royaume-Uni est sorti de l'UE. Avec malice, le jeune homme aime à se présenter comme un « gagnant du Brexit ».

Un « gagnant », Timon Jöhnke l'est, et à bien des égards. Malgré son handicap, ce passionné de football et de fitness, qui encadre aussi de jeunes sapeurs-pompiers, s'est farouchement battu pour mener une vie indépendante. Mais pour lui, toutes ces activités sont loin d'être suffisantes. Dans sa vie privée, il a passé son permis de conduire et, à force d'entraînement, il est parvenu à se libérer de son fauteuil roulant la plupart du temps. Dans sa vie professionnelle, il rêve de travailler de manière encore plus autonome dans la gestion de flotte et peut-être de passer son diplôme de spécialiste en gestion des transports en alternance. « Je souhaite continuer sur ma lancée chez Dachser. » **L. Becker**

Timon Jöhnke est très apprécié par ses collègues

Il aime être en permanence en activité




Les nouveaux dispositifs de géolocalisation sont faciles à monter ...

# Localisation en temps réel

Suivi des envois et gestion du transport dans « l'Internet des objets » : Avec la localisation GPS via la technologie radio 5G/LPWAN et la télématique, Dachser Road Logistics établit de nouvelles références en matière de suivi en temps réel, de prédiction de l'heure d'arrivée et de visualisation dans le transport de groupage longue distance.

À chaque fois que nous activons le GPS (Global Positioning System) en voiture pour chercher un itinéraire et indiquer notre heure d'arrivée, des satellites et une technologie radio permettent de nous tenir informés. Ce sont des systèmes bien rodés. Ils fonctionnent également en logistique pour le suivi en temps réel de l'itinéraire d'un camion grâce à la géolocalisation par la télématique. En sachant où le camion se trouve, on peut ainsi suivre la marchandise qu'il transporte.

Cela devient plus complexe avec la logistique de groupage. Dans le transport longue distance, les caisses mobiles utilisées sont souvent échangées entre deux camions. Et souvent elles attendent, perchées sur leurs béquilles, la prochaine utilisation, que ce soit dans une agence, chez un client à la rampe de chargement ou pour une pause plus longue, sur une aire de stationnement. En tant que structure autonome, la caisse mobile ne partage ni énergie ni informations avec son tracteur.

## De nombreux essais

Pour suivre de manière rentable et fiable ces caisses robustes mais ne sachant pas communiquer – et surtout leur contenu lors du transport de groupage longue distance – des années de développement en technologie et télécommunications ont été nécessaires. Les solutions reposant sur les standards 2G/3G traditionnels se sont révélées trop gourmandes en énergie et trop coûteuses. Elles se sont surtout avérées sans avenir, car ces réseaux sont progressivement démantelés en Europe.

« Lorsque les technologies LPWAN sont apparues, nous les avons examinées attentivement à un stade très précoce au sein du DACHSER Enterprise Lab », indique Lars Relitz, Head of Corporate Digital Innovation & Development chez Dachser. Acronyme de Low Power Wide Area Network, le LPWAN est un réseau actuellement déployé dans le monde qui s'appuie sur les tout récents standards de télécommunications mobiles 5G. « Au début, l'architecture réseau et les structures tarifaires n'existaient pas encore. Malgré tout, nous avons vite été convaincus que la technologie LPWAN allait dans la bonne direction », poursuit Lars Relitz.

En collaboration avec un prestataire de solutions de géolocalisation, Dachser a favorisé le développement de STD (Smart Tracking Devices), balises intelligentes et innovantes, devant être utilisées sur les caisses mobiles. Elles se composent de modules consommant très peu d'énergie, bénéficiant d'une alimentation complémentaire par des cellules solaires et équipés d'un système moderne de localisation par satellites (GPS, Galileo) et de modules radio exploitant les nouveaux réseaux 5G/LPWAN. Elles sont par ailleurs sécurisées par d'autres normes radio encore répandues actuellement. Cette solution intégrée permet de répondre à l'exigence selon laquelle les STD doivent pouvoir tenir la durée de vie des caisses mobiles, qui est de douze ans, sans entretien.

## Un avantage pour les clients

Les clients sont les premiers bénéficiaires de ces innovations. « En sachant en temps réel où se trouvent nos caisses mobiles et en pouvant traiter ces informations de manière appropriée, nous assurons davantage de transparence dans la chaîne logistique. Les informations sur les heures d'arrivée et les retards éventuels sont encore plus précises, ce qui rend la planification des capacités d'autant plus simple et claire. Le taux d'utilisation des capacités de transport est ainsi optimisé et les opérations de manutention sont plus efficaces », explique Alexander Tonn, COO Road Logistics chez Dachser.
Suite à des essais pilotes réussis, les STD équiperont d'ici l'été 2022 plus de 8 500 caisses mobiles et 5 000 remorques du réseau Dachser Road Logistics. « Nous serons alors en mesure de réunir, filtrer et traiter les informations de milliers de liaisons, de sorte que nos collaboratrices et collaborateurs en tirent tout ce qui est pertinent pour eux en temps réel et sous une forme visuelle bien identifiable », explique Armin Blaschek, Department Head Production Systems chez Dachser, qui dirige le déploiement du nouveau système de télématique.

## Transparence accrue

L'analyse des données s'effectue au niveau d'une plateforme centrale qui regroupe toutes les positions des caisses mobiles, mais aussi des remorques et des tracteurs, et les « met en corrélation » avec les données d'expédition du système de gestion des transports. Les services de charter fret, qui sont rarement assurés avec le propre équipement de l'entreprise, sont représentés à l'aide d'une application Driver App développée à cet effet. Celle-ci fournit non seulement le signal permettant de visualiser le transport, elle permet aussi un traitement électronique étendu de l'opération charter à partir de documents numériques.
Pour Alexander Tonn, le projet télématique marque l'aube d'une nouvelle ère pour le suivi et la gestion des envois dans la logistique de groupage. « À l'avenir, nous souhaitons offrir encore davantage de transparence et d'informations en temps réel sur la chaîne logistique, à l'aide de plateformes modernes et d'interfaces API. La télématique réserve encore un potentiel élevé de nouvelles fonctionnalités et applications. »

**M. Schick**

Dachser maîtrise le traitement de données de suivi en temps réel via une plateforme adaptée. Depuis des années déjà, la flotte de véhicules de Food Logistics transmet des données de transport et de mouvement sur une plateforme dédiée pour assurer un suivi complet des températures dans le secteur des produits frais, même si l'étendue des fonctions est bien plus restreinte. C'est sur cette base que le nouveau système avec Smart Tracking Devices peut désormais être mis en place.

... et n'ont besoin d'aucune maintenance.

# Des solutions à la carte

En combinant ses services standards et son expertise sectorielle, Dachser offre à ses clients une logistique à valeur ajoutée. Jens Wollmann, Head of Corporate Solutions, nous présente les solutions actuelles et futures du groupe pour l'industrie.

**Monsieur Wollmann, vous êtes depuis le milieu de l'année dernière responsable des solutions sectorielles du groupe à l'échelon mondial. Qu'est-ce qui vous attire plus particulièrement dans cette mission ?**
Jens Wollmann : J'ai toujours aimé orienter mes réflexions à partir des exigences des clients. Cela permet d'élaborer des concepts logistiques intégrés à valeur ajoutée, qui, dans le sens premier de la mission du groupe, influencent positivement le bilan logistique de nos clients. Les exigences logistiques des entreprises d'un même secteur se recouvrent dans une certaine mesure et un concept élaboré à l'attention d'un client profite souvent à d'autres. À l'échelon mondial, cela peut faire naître des solutions pour l'industrie qui s'imposent ensuite sur le marché.

**Pouvez-vous nous donner des exemples ?**
Ces solutions combinent un savoir-faire spécifique à des services reconnus au niveau du réseau logistique mondial de Dachser. Nous proposons ainsi pour certaines industries des solutions logistiques spécifiques, sur mesure, qui bénéficient également de standards de qualité en vigueur au niveau mondial. DACHSER DIY Logistics, pour la filière du bricolage, et DACHSER Chem Logistics, pour l'industrie chimique, en sont des exemples emblématiques.

**Faites-nous voyager dans le temps et expliquez-nous comment s'est formé le département Corporate Solutions chez Dachser.**
C'est une longue histoire qui débute en 1998 avec DACHSER DIY Logistics. À l'époque, les fournisseurs, et en particulier les distributeurs du secteur de la construction et du bricolage, avaient identifié l'opportunité de la création de valeur liée à la logistique. Les distributeurs tentaient alors de réagencer la logistique à leur profit conformément au système en flux tirés (pull), afin de gagner en flexibilité. Les fabricants voulaient s'en tenir au principe « push », plus facile à planifier pour eux à l'époque. Cela a conduit à de véritables luttes de pouvoir entre les acteurs des marchés.

**Quel rôle pouvait jouer Dachser dans ce contexte ?**
Pour notre nouvelle solution sectorielle, nous avions étudié attentivement le marché et agencé les processus logistiques de sorte à créer une situation gagnant-gagnant pour l'industrie et la distribution. C'est alors qu'est né le DACHSER DIY Logistics Pipeline, symbole du groupe pour le flux constant des marchandises et des informations associées – de l'approvisionnement à l'échelon global jusqu'à la livraison. À l'époque, cela couvrait d'ailleurs exculsivement le commerce traditionnel. Depuis, le pipeline a été développé en permanence. Il s'est, par exemple, élargi à la livraison aux particuliers, de sorte que nous proposons aujourd'hui l'intégralité des chaînes logistiques omnicanales. Les fournisseurs comme les distributeurs profitent de l'effet de synergie des livraisons groupées, en conformité avec les exigences du commerce, à plus de 18 000 magasins de bricolage et de jardinage actuellement en Europe.

**Comment les choses ont-elles ensuite évolué ?**
En 2007, une nouvelle étape historique a été franchie avec DACHSER Chem Logistics. Dachser avait collaboré en amont de manière très fructueuse avec de nombreuses entreprises

« L'étroite collaboration avec les associations professionnelles et commerciales en Europe joue un rôle moteur pour le renouvellement et l'extension de nos solutions spécifiques. »

Jens Wollmann, Head of Corporate Solutions chez Dachser

de l'industrie chimique. Cela nous a donné une très bonne base, après une analyse intensive des différents segments industriels, des profils d'exigences et des potentiels correspondants adaptés, pour créer notre propre solution pour cette filière.
Dachser a depuis ciblé d'autres secteurs en se posant à chaque fois la question suivante : À quel niveau pouvons-nous procurer des bénéfices tangibles à nos clients en combinant nos compétences ? Nous avons créé DACHSER Automotive Logistics, DACHSER Fashion Logistics et DACHSER Life Science and Healthcare Logistics, solutions par lesquelles nous mettons en relation les marchés mondiaux et les relions à notre réseau de transport routier européen, pour le plus grand bénéfice de nos clients. Nous allons par ailleurs lancer, d'abord en France puis à une échelle plus large dès 2023, la solution DACHSER Cosmetics Logistics, conçue pour les exigences spécifiques de l'industrie cosmétique.

**Quelles innovations accompagnent la création de solutions pour l'industrie ?**
Nous avons un remarquable exemple au sein de DACHSER Fashion Logistics avec Roll&GOH, une caisse mobile développée par Dachser pour transporter des articles en bacs ou sur cintres, des GOH (Garment on Hanger) dans le jargon du secteur de la mode. Cette caisse mobile est conçue de sorte à pouvoir être utilisée avec la plus grande efficacité sur notre réseau. Elle est particulièrement adaptée pour les livraisons aux magasins et centres commerciaux en centres-villes des métropoles européennes, et ce, pas seulement pour les articles de mode.

**Que peut offrir Dachser à ses clients des secteurs automobile et Life Science and Healthcare (LSH) ?**
Notre concept sur mesure « Buyer's Consolidation » cible les équipementiers de l'industrie automobile. Nous leur proposons de rassembler, au sein d'une même plateforme logistique, les produits primaires venant d'un grand nombre de leurs fournisseurs dans toute l'Europe. Les marchandises ainsi regroupées parviennent aux lignes de production outre-mer avec un maximum d'efficacité. Coordination-Tower Automotive coordonne de manière centralisée les opérations de gestion des commandes en reliant de manière intelligente nos systèmes de gestion des transports. Le client reste informé et bénéficie d'une grande transparence concernant la chaîne de transport multimodale. On peut par exemple réorienter si nécessaire des envois hautement prioritaires sur des modes de transport plus rapides.
Pour les produits du secteur LSH en revanche, un niveau de service performant, ainsi que des standards de qualité élevés, doivent être assurés dès le début. Les médicaments et autres produits pharmaceutiques craignent souvent la température et exigent des envois très urgents, devant s'effectuer dans un environnement réglementaire complexe. À cet effet, Dachser a déjà certifié sur trois continents cinq sites selon la norme CEIV Pharma de l'IATA.

**Vous êtes aussi Lead Logistics Provider (LLP), une fonction qui permet à Dachser d'offrir d'ambitieuses prestations. Pouvez-vous nous expliquer en quoi cela consiste ?**
Plus que jamais, le modèle économique de nos clients implique la nécessité de disposer d'une bonne visibilité sur les chaînes logistiques et de les piloter efficacement. Cela devient particulièrement évident lorsque ces chaînes font face à d'importantes perturbations, comme de nos jours.
Notre statut de « Lead Logistics Provider » nous permet d'épauler nos clients et d'utiliser notre concept Control Tower en tant que LLP pour piloter et coordonner l'ensemble des prestataires logistiques qu'ils font intervenir. En fonction des exigences du client, différents services peuvent être mobilisés, notamment la coordination des fournisseurs, la gestion des commandes, la gestion des événements sur la chaîne logistique, le contrôle des coûts, les ICP et l'établissement de rapports.
C'est une solution informatique innovante, une plateforme de visualisation et de connectivité qui couvre l'ensemble de la chaîne logistique. Nos clients bénéficient ainsi d'un tout nouveau niveau de visibilité et par conséquent de meilleures possibilités de pilotage. Pour moi, c'est un nouvel exemple impressionnant de logistique intelligente qui réunit tous les avantages de l'orientation client et de la standardisation.

Sous la direction de l'Executive Unit IT & Development (ITD), le département Corporate Solutions combine ses services standards à des exigences logistiques spécifiques pour donner naissance à des solutions sur mesure parfaitement adaptées aux secteurs concernés.

Compétences réseau

L'eActros marque le début du nouvelle ère de l'électromobilité pour les poids lourds

# Les poids lourds **de l'électromobilité**

Dachser met en service le premier eActros électrique de série. Ce nouveau 19 tonnes tout électrique de chez Mercedes-Benz fait partie intégrante de la stratégie Climate Protection de l'entreprise.

Mercedes-Benz démarre la production en série de l'eActros, un camion 100 % électrique. L'un des premiers modèles entre en service chez Dachser. Karin Rådström, CEO de Mercedes-Benz Trucks, a remis les clés de l'eActros 300 à Stefan Hohm, Chief Development Officer (CDO) chez Dachser, lors d'un rendez-vous. Dans le cadre de sa stratégie de protection du climat, Dachser prévoit d'ores et déjà d'intégrer d'autres poids lourds 100 % électriques de ce type dans sa flotte.

« L'eActros est un composant majeur de DACHSER Emission-Free Delivery, le concept de livraison des centres urbains que nous élargissons actuellement à onze villes européennes », explique Stefan Hohm. Ce nouveau véhicule électrique doit remplacer le prototype testé en conditions réelles dès 2019 par Dachser à Stuttgart. « L'eActros a démontré sa valeur au quotidien à Stuttgart, en particulier lorsqu'il s'agit de livrer sans émission des marchandises palettisées à des clients. Ce 19 tonnes tout électrique pourrait bien aussi avoir son rôle à jouer dans le cadre de navettes de transport. Nous pensons que ce véhicule est promis à bon nombre d'utilisations dans le domaine du groupage logistique durable. »

## Une conduite fluide et plus sereine

Le passage aux camions 100 % électriques profite aux conductrices et aux conducteurs : grâce à la dynamique de conduite de l'eActros, ils sont plus détendus qu'au volant d'un poids lourd diesel traditionnel. Le centre de gravité bas améliore par ailleurs la tenue de route dans les virages. À pleine charge, le niveau sonore intérieur est réduit de 10 dB, soit une diminution de moitié du volume sonore perçu, ce qui contribue également à un plus grand confort de conduite. Par rapport à un diesel traditionnel, les vibrations sont elles aussi nettement réduites.

## Éco-combi double fonction

Transporter jusqu'à 134 palettes de marchandises d'un poids maximal de 44 tonnes grâce à un seul tracteur : tel est le concept de l'éco-combi, mis en service par Dachser Iberia entre ses centres de distribution de Madrid et Barcelone. Avec deux semi-remorques de 13,60 mètres chacune rattachées à un tracteur, ce véhicule mesure un peu plus de 30 mètres de long.
« Nous réduisons ainsi les émissions de gaz à effet de serre par kilogramme transporté et optimisons les livraisons de nos clients. Nous espérons pouvoir bientôt étendre l'utilisation de cet attelage et contribuer à un système de transport plus efficace et plus respectueux de l'environnement à l'avenir », a confié Celestino Silva, Managing Director European Logistics chez Dachser Iberia.

L'éco-combi circule depuis longtemps en Espagne

## Innovation dans la manutention

Avec l'ERDi, gerbeur électrique double plancher spécialement conçu pour Dachser par Jungheinrich, un nouveau standard technologique fait son entrée dans nos entrepôts européens. Les principaux critères qui ont guidé sa conception sont l'ergonomie du poste de conduite, la sécurité au travail et la rentabilité. Actuellement le véhicule le plus compact de sa catégorie, l'ERDi bénéficie d'une longueur réduite de 30 cm par rapport à son prédécesseur. Avec ses modules de batterie lithium-ion logés dans le châssis, ce nouveau produit s'éloigne progressivement du concept de changement de batteries latéral jusqu'ici nécessaire pour une alimentation suffisante. Dachser équipe désormais ses agences en Europe d'une zone de recharge adaptée.

Nouvelles technologies de manutention pour Dachser

## Au top du TOP 100

Dans la nouvelle étude « TOP 100 des prestataires européens des services transport et logistique 2021/2022 » de l'Institut Fraunhofer spécialisé dans la recherche sur les sciences appliquées aux Services Supply Chain (SCS), Dachser s'est une nouvelle fois bien classé.
Dans le secteur du transport de lots partiels (LTL), Dachser se classe deuxième, et occupe la neuvième place dans le transport de charges complètes (FTL). L'entreprise maintient ainsi les mêmes classements que lors de l'étude précédente publiée il y a deux ans. Dans le secteur de la distribution spécialisée, qui couvre le transport et la logistique spécialisés dans l'industrie alimentaire et le secteur automobile, ainsi que le transport de citernes et de silos, Dachser est passé de la septième à la cinquième place. Si l'on considère uniquement les prestataires logistiques réalisant des ventes de services dans le domaine du transport alimentaire, Dachser occupe désormais le troisième rang.
Cette année, pour la première fois, Fraunhofer SCS a publié une liste combinée pour le segment du fret aérien et maritime. La dixième place qu'occupe Dachser sur ce premier classement la hisse immédiatement parmi les principaux fournisseurs européens de fret aérien et maritime.

## Extension vers le Nord

Capacités accrues en Scandinavie

Dachser poursuit le développement de son réseau dans les régions nordiques et en Europe. À Kristiansand, dans le sud de la Norvège, un nouveau bureau de vente a été créé en vue d'acquérir de nouveaux clients dans le sud et l'ouest du pays. Jusqu'ici, Dachser Norway était représentée par une agence à Vinterbro, à la périphérie d'Oslo. L'entreprise s'étend aussi en Suède : avec l'ouverture d'une nouvelle agence à Örebro, Dachser affirme sa présence dans le centre du pays. Carl-Johan Westas a par ailleurs été nommé au poste de Country Manager Sweden European Logistics.

La cuisine italienne :
un art de vivre

# Pizza, Pasta... Tutto va bene !

Le transport de marchandises alimentaires, notamment de produits frais, en Europe occupe une place primordiale dans les activités de Dachser Food Logistics en Italie. La priorité ? Des délais raccourcis.

Qui est à l'origine des pâtes ? Les Chinois ou les Italiens ? C'est une question qui demeure sans réponse. En effet, si la découverte en 2005 d'un reste de nouilles vieux de 4 000 ans en Chine semblait couronner l'Empire du Milieu, les puristes italiens persistent à dire que les pâtes ont probablement été inventées à différents endroits en même temps. La preuve en serait donnée par le géographe arabo-andalou Al-Idrisi qui, bien avant que l'explorateur vénitien Marco Polo n'aille en Asie, faisait référence à « un plat sicilien fait à base de farine et ayant la forme de fils fins ».

Quoi qu'il en soit, aujourd'hui, tout le monde s'accorde à dire que les spaghettis, penne, farfalles, tortellinis et autres pâtes sont le symbole de l'Italie et de l'art de vivre italien. L'amour profond voué à ce trésor culinaire a encore été renforcé par les confinements, qui ont développé le télétravail et provoqué la fermeture de nombreux restaurants. Ainsi, au plus fort de la crise, en 2020, l'association de promotion des produits agro-alimentaires italiens Filiera Italia a enregistré une hausse de plus de 20 % des exportations de pâtes vers l'Allemagne. De son côté, la demande en produits frais comme le fromage, les pâtes fraîches et la charcuterie s'est elle aussi accrue.

Mais les spécialités « Made in Italy » ne suscitent pas seulement l'engouement des Européens puisque selon les statistiques, un milliard de personnes dans le monde se les arrachent. Sur les dix dernières années, les exportations de produits italiens ont progressé de 80 %. L'Europe et plus particulièrement l'Allemagne et la France ont été leur destination de prédilection. Parallèlement, l'Italie reste un marché majeur pour ses voisins européens. Bref, le secteur alimentaire italien a besoin de solutions logistiques sophistiquées au niveau national et international. →

Le monde entier aime la cuisine italienne. Un coup d'œil dans divers quais et entrepôts allemands suffit pour s'en convaincre. À Langenau, près d'Ulm, dans le sud de l'Allemagne, par exemple, Dachser gère l'entrepôt de la société parmesane Barilla. En moyenne, environ 20 000 palettes de spécialités italiennes y sont stockées. 800 tonnes de pâtes quittent chaque jour le site pour rejoindre les dépôts des distributeurs dans toute l'Allemagne.

## En Italie depuis plus de dix ans

Présent sur le marché italien dès 2010, Dachser Food Logistics a fondé une coentreprise en 2012 avec Papp Italia avant de racheter entièrement ce spécialiste de la logistique alimentaire en 2017. Depuis 2018, Dachser opère donc sous le nom de Dachser Italy Food Logistics. Son siège et son entrepôt principal se trouvent à Pradelle, près de Vérone, en Vénétie. En 2020, la société italienne a acheminé au total 320 100 envois pour un poids global de 287 100 tonnes et un chiffre d'affaires de 37,2 millions d'euros.

Des lignes quotidiennes relient le terminal vénétien à l'agence Dachser d'Erlensee, près de Francfort-sur-le-Main. Cet eurohub constitue le cœur de l'European Food Network, le réseau des acteurs majeurs de la logistique européenne de marchandises alimentaires. L'Italie est ainsi rattachée à 33 pays. S'ajoutent à cela des transports quotidiens à destination de plusieurs sites Dachser Food Logistics dans le sud de l'Allemagne.

La plateforme de groupage du nord de l'Italie est par ailleurs bien connectée par les infrastructures, ce qui lui permet de desservir très efficacement l'ensemble de la botte : elle traite environ 80 % des envois à destination des grands entrepôts commerciaux (pour le commerce de détail des produits alimentaires, le commerce de gros et le discount). Le reste est transporté par un réseau très dense composé de 22 correspondants. Un entrepôt multi-utilisateurs composé de zones à différentes températures et affichant une capacité de plus de 9 000 emplacements palettes fonctionne en parallèle du terminal. Dachser a même anticipé une hausse de la demande et de la croissance puisque le terrain est suffisamment vaste pour agrandir les quais.

Des lignes quotidiennes vers les différents marchés européens

## La flexibilité en temps de crise

« Les volumes transportés ont parfois affiché une hausse exceptionnelle pendant la pandémie, ce qui a de nouveau souligné l'importance de la qualité de service et de l'assistance au client », déclare Alfred Miller, Managing Director Food Logistics chez Dachser. « Lorsque les temps sont durs, nos clients ont besoin d'un prestataire logistique flexible qui répond aux exigences les plus élevées en matière de qualité et de fiabilité. L'excellence et la précision sont indispensables, d'autant plus pour les transports sous température dirigée sur des marchés très fragmentés comme l'Italie. »

Après la centrale de Pradelle et le site de Tarente, dans le sud du pays, Dachser a renforcé sa présence en Italie en ouvrant au mois d'avril 2021 une agence à Massalengo, près de Milan. En effet, une grande partie de la production de lait et de charcuterie du pays, ainsi qu'une part importante de ses exportations agroalimentaires, proviennent de Lombardie.

« L'ouverture du nouveau site près de Milan marque une étape significative pour Dachser Food Logistics en Italie. Elle nous permet d'intensifier notre maillage du marché et de nous rapprocher de nos potentiels clients », explique Roberto Specos, Country Manager de Dachser Italy Food Logistics. Selon lui, la marchandise des nombreuses entreprises agroalimentaires lombardes est produite non seulement pour l'Italie, mais également pour le reste de l'Europe. « Nous leur proposons une gamme de prestations complète, de la distribution domestique à l'import-export en passant par l'entreposage à notre siège, un atout considérable pour elles. »

## Une équipe solide au service de la qualité

Autre étape importante du développement de la filiale italienne : en 2020, le site de Pradelle a embauché plus de 100 opérateurs logistiques sur les quais et pour la manutention qui étaient jusqu'alors sous contrat avec une coopérative, comme c'est souvent le cas en Italie. Ces derniers sont donc désormais directement employés en CDI par Dachser. « Pour les processus de production centraux, nous misons sur notre propre personnel afin de garantir leur bon fonctionnement et la qualité », précise Alfred Miller. « Si on veut des prestations haut de gamme, il faut avoir une équipe forte animée par des valeurs communes. Cela nous permettra de relever les défis à venir et de poursuivre notre croissance en Italie. »

**M. Gelink**

# Des déplacements durables

Dachser étend sa flotte de véhicules « zéro émission ». Dans les deux années à venir, l'entreprise investira pour ce faire dans au moins 50 nouveaux poids lourds à batterie électrique. Par ailleurs, d'ici la fin 2023, la moitié des véhicules de fonction ou d'entreprise de Dachser en Europe seront électriques. Cela représente au total 1 000 voitures. Des essais sont également prévus concernant des poids lourds à hydrogène.

DACHSER
Intelligent Logistics

# Un partenaire sur lequel vous pouvez compter.

DACHSER European Logistics

## Aux quatre coins de l'Europe.

Notre mission est de livrer vos marchandises en toute sécurité, en temps et en heure, et en bon état. Autrement dit, c'est un partenariat sur lequel vous pouvez compter.

DACHSER European Logistics est partout où vous en avez besoin. Nos services quotidiens avec des délais d'acheminement précis et flexibles transporteront vos envois en groupage, lots partiels ou complets, directement vers votre destination finale, permettant ainsi une planification toujours fiable.

dachser.com