

DACHSER magazine

Un monde de logistique intelligente ■

Logistique 2030 –
le facteur humain,
clé du succès

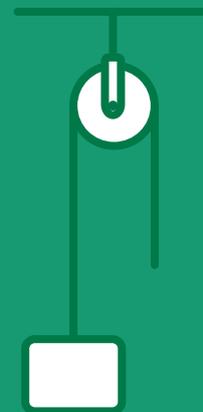


L'art de l'optimisation

L'efficacité, c'est l'utilisation optimale de l'énergie et des ressources. À l'image de la nature, les humains ne manquent pas d'idées pour l'améliorer.

50 %

C'est l'économie d'énergie réalisée lorsqu'une charge est levée à l'aide d'un palan. Cela est dû à la répartition de la charge en plusieurs points et l'allongement de la corde. Ce principe de la démultiplication des forces est utilisé par les exosquelettes. Les modèles passifs permettent d'économiser de la force en offrant une stabilité des mouvements réguliers et en répartissant la charge sur l'ensemble du squelette humain. Motorisés, les exosquelettes actifs facilitent le transport de charges lourdes.

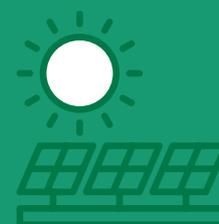


1 200 km

À l'avenir, les véhicules électriques devraient être alimentés par des batteries ayant une durée de recharge d'à peine dix minutes. Contrairement aux batteries lithium-ion classiques, dont l'électrolyte est liquide, cette batterie est entièrement constituée de matériaux solides difficilement inflammables. Il existe des électrolytes à base d'oxyde, de sulfure ou de polymères. La production en série des premières voitures de ce type devrait commencer en 2027 ou 2028.

33,7 %

C'est le rendement des cellules tandem pérovskite-silicium. Autrement dit, elles permettent de convertir environ un tiers de l'énergie solaire reçue en énergie électrique. Les panneaux monocristallins, qui constituent aujourd'hui l'essentiel du parc photovoltaïque, transforment à peine un cinquième de l'énergie solaire en électricité. Les chercheurs du monde entier rivalisent d'ingéniosité pour trouver des solutions plus efficaces.

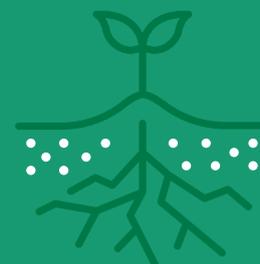


13 500 km

C'est la distance parcourue d'une traite par une barge rousse entre l'Alaska et la Tasmanie. Si les chercheurs ont pu suivre le voyage de cet oiseau migrateur à l'aide d'une puce GPS, sa manière de transformer aussi efficacement sa graisse corporelle en énergie cinétique reste un mystère. Ils ont toutefois constaté qu'elle ne pesait plus à l'arrivée que la moitié de son poids de départ.

400

fois plus de rendement par mètre carré de terre pouvant être labourée, en consommant seulement 5 % de l'eau nécessaire à l'agriculture traditionnelle. C'est ce que promet la start-up berlinoise « Lite and Fog » avec sa technologie photonique. La consommation d'eau est réduite au minimum grâce à la brumisation et à l'alimentation directe des racines des plantes par des tuyaux en tissu. Cette approche est censée assurer la production alimentaire toute l'année, même en période de sécheresse et de phénomènes météorologiques extrêmes. Et ce, sans pesticides ni engrais chimiques.



Message from the CEO



Chère lectrice, cher lecteur,

Marquée par les guerres, les crises et les effets du changement climatique, 2023 n'aura pas été une année facile. Cependant, nous constatons, fort heureusement, quelques bonnes nouvelles, à petite et à grande échelle. Toutes ont la particularité d'être liées à l'humain. J'ai récemment assisté à une réunion d'intégration réservée aux nouveaux collaborateurs du service financier de Kempten. L'envie de nouveauté se lisait clairement sur les visages rayonnants des jeunes.

Cela me conforte dans ma conviction que Dachser a choisi la bonne voie. Pour nous, c'est l'humain qui fait la différence. Et c'est précisément le sujet de notre dossier, que je vous encourage vivement à lire. Il retrace l'histoire des hommes et des femmes de Dachser qui mettent leur passion au service de la logistique.

Je suis particulièrement fier de nos équipes qui collaborent avec l'Institut Fraunhofer IML. Grâce à leur engagement personnel, elles ont donné naissance au jumeau numérique @ILO récompensé par le « Deutscher Logistik-Preis 2023 » (voir page 32).

En ces temps difficiles, les expériences des personnes, leur confiance en l'avenir et leur volonté d'agir et de créer, sont particulièrement réconfortantes. En effet, grâce à leur personnalité, elles seront la source d'autres bonnes nouvelles en 2024 et dans les années à venir. Je suis convaincu qu'ensemble nous avons de bonnes raisons d'être confiants.

Cordialement,

Burkhard Eling, CEO de Dachser



Retrouver d'autres points de
vue sur mon profil LinkedIn



06

Dossier

Logistique 2030 –
le facteur humain,
clé du succès

Forum

12

Hommes & marchés :
Bonnes résolutions

14

Panorama:
Modifier les règles du jeu

06

Compétences

16

Le long chemin
de la décarbonation

20

Labo du futur :
Double numérique

22

European Logistics :
Entretien avec Alexander Tonn,
COO de Dachser

26

Durabilité :
En route vers plus de durabilité

Réseau

30

Compétences réseau :
Des nouvelles du monde Dachser

32

Innovation :
Prix de la logistique pour
Dachser et Fraunhofer IML

Bonnes nouvelles

35

Formation :
Ensemble vers le sommet

22



Crossdocking

Liens vers l'univers numérique Dachser

Le client au centre

Stagiaire en 2006 au sein d'Air and Sea Logistics près de Nantes, Nicolas Flamary est aujourd'hui responsable des ventes de la région Ouest. Zoom sur son parcours singulier et sa vision du commerce chez Dachser.

https://bit.ly/DAmag_04_23_Nicolas_Flamary



Un prix pour le réseau

Stefan Hohm, Chief Development Officer de Dachser, s'est vu décerner le prestigieux prix « LEO Award for Innovation » qu'il a dédié à son équipe du département IT & Development ainsi qu'à l'ensemble du réseau Dachser.

https://bit.ly/DAmag_04_23_Stefan_Hohm_award



Nouvelle étape franchie

La Commission européenne a autorisé le rachat par Dachser de 80 % des activités groupage et logistique contractuelle de Fercam. Plus rien ne s'oppose à la création de la société « Dachser & Fercam Italia S.r.l. ».

https://bit.ly/DAmag_04_23_Fercam



Nomination ASL France

Anthony Dupont est nommé Managing Director de Dachser France Air and Sea Logistics. Spécialiste en gestion d'entreprise, il a occupé plusieurs postes de direction à l'international tout au long de son parcours de 20 ans chez Dachser.

https://bit.ly/DAmag_04_23_Anthony_Dupont



Mentions légales

Éditeur : DACHSER SE, Thomas-Dachser-Straße 2, D-87439 Kempten, Internet : www.dachser.com Directeur de la publication : Christian Weber 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, Kerschensteinerstraße 25, D-82166 Gräfelfing, e-mail : info@schick-kommunikation.de Chef de projet : Marcus Schick Conception : Ralph Zimmermann Crédit photos : photos internes sauf Detlef Majer (p. 1, 4, 6, 7, 9, 10, 11), Matthias Sienz (p. 4, 23, 25), Gettyimages (p. 2, 12, 13, 14, 31), Ricola (p. 26, 27, 28), BVL/Bublitz (p. 32, 33), Daniela Haf (p. 35) Impression : Holzer Druck und Medien Druckerei und Zeitungsverlag GmbH, Fridolin-Holzer-Str. 22-24, D-88171 Weiler im Allgäu Tirage : 25 000 ex./63^e 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 code QR.



Logistique 2030 – le facteur humain, clé du succès





La logistique est une interaction complexe de flux de marchandises et d'informations qui interagissent dans des réseaux intelligents. Le facteur humain reste déterminant pour son succès et sa fiabilité. Dans sa stratégie comme dans ses activités opérationnelles, la vision « Logistics is people business » de Dachser se concrétise sous diverses formes.

Dans l'entrepôt, la tension monte. Les collaborateurs attendent l'équipe M.I.T.einander avec impatience. Tous les deux mois, les représentants de ce projet se rendent à la rencontre des collaborateurs dans l'agence Dachser de Kornwestheim, près de Stuttgart, avec quelques tables hautes et tableaux d'affichage. Et ce, à tous les niveaux de l'entreprise, aussi bien dans les bureaux que dans l'entrepôt, le terminal de transbordement ou l'entrepôt satellite de Vaihingen an der Enz. M.I.T. est l'acronyme de « Mitten im Team » (au cœur de l'équipe). Un nom, qui traduit parfaitement l'objectif du programme.

D'une surface de 91 800 m², l'agence de Kornwestheim occupe trois bâtiments et un entrepôt, et compte ainsi parmi les plus grands hubs du réseau Dachser. « Vu la taille du site, il n'est pas facile pour les 530 collaborateurs de savoir tout ce qu'il s'y passe », explique Lena Herion, responsable de projet et membre de l'équipe « M.I.T.einander », qui en compte sept. « À travers notre action, nous souhaitons favoriser les échanges et informer régulièrement les collaborateurs des différents services sur les projets en cours, les nouveautés et les mesures prises dans notre agence ainsi que dans le réseau Dachser », ajoute Manuel Scimone, responsable RH, également membre de l'équipe. Cette initiative porte ses fruits : « La réticence initiale des participants a rapidement laissé place à des échanges très constructifs », poursuit Lena Herion.

En 20 minutes, tous les thèmes sont abordés, des fuites de la machine à café à la santé et à la sécurité au travail, en passant par les grands processus logistiques et les nouvelles possibilités offertes par l'informatique. « La richesse des échanges est fascinante », se réjouit Lena Herion. « Chacun en tire profit. » Même les collaborateurs et collaboratrices qui sont en congé ou en télétravail. L'équipe réalise à leur intention une vidéo récapitulant les thèmes abordés. Tout le monde peut ainsi poser des questions ou faire des suggestions après l'événement. →

« La force de notre organisation réside avant tout dans son réseau d'individus qui partagent la même passion pour la logistique : des managers aux alternants, des commerciaux aux opérateurs, jusqu'aux conducteurs et conductrices qui incarnent à la fois la sympathie et le professionnel de nos prestations logistiques », explique Burkhard Eling, CEO de Dachser. « La logistique est avant tout une histoire humaine. Les collaborateurs sont la clé de notre succès, aujourd'hui comme demain. » C'est pourquoi Dachser a mis en place le programme stratégique prioritaire « Logistics is People Business » (LiPB), qui s'explique aussi bien par les grands projets mondiaux, comme le déploiement d'un système de gestion RH, que par de nombreuses initiatives locales, comme celle de Kornwestheim.

Une stratégie globale pour les RH

Pour assurer la mise en œuvre de cette stratégie dans l'ensemble de l'entreprise, Dachser a créé au siège de Kempten l'entité « Program Management LiPB », sous la direction de Silke Schöpp. La mission de ce service se construit autour de quatre champs de développement stratégiques : Employee Experience, Collaboration, Corporate Culture et Learning & Development.

« Nous nous sommes demandé ce qui fait de Dachser un employeur attractif aujourd'hui comme demain », explique Silke Schöpp. « Personne ne le sait mieux que celles et ceux qui y vivent chaque jour, et participent activement à son développement. Nous avons dans le monde entier des collaborateurs formidables qui peuvent nous aider dans cette démarche.

En favorisant la communication et les échanges entre les pays et les fonctions, nous rapprochons différentes perspectives. Cela profite à tout le monde », poursuit Silke Schöpp.

Champ de développement : Employee Experience

Lancé à l'initiative de l'agence de Kornwestheim, le projet M.I.T.einander a inspiré l'équipe LiPB et bénéficié à son tour des élans du programme stratégique. Cette approche permet aux collaborateurs et collaboratrices de mettre leurs expériences au service de la qualité du travail et de contribuer à créer des prestations logistiques durables. Cela suppose toutefois de régler un certain nombre de questions de fond et d'organisation. Quels sont les aspects qui préoccupent les collaborateurs dans leur domaine d'activité ? Que souhaitent-ils savoir sur les autres secteurs du groupe ? Comment peuvent-ils s'impliquer dans l'entreprise ? Quels retours attendent-ils ? « L'équipe de projet a mis en place une communication ciblée et motivante », explique Lena Herion, ajoutant qu'elle est également très attentive au timing. « Nous veillons à ce que nos échanges ne perturbent pas les process et n'interfèrent pas avec des réunions importantes. Nous évitons par ailleurs de les planifier durant les heures d'affluence dans les entrepôts. » Le succès rencontré par l'équipe M.I.T. montre un effet positif auprès des collaborateurs. « Nous mettons en relation les cadres et les collaborateurs des secteurs industriel et commercial. Cela accroît la motivation de tous et renforce le sentiment d'appartenance à l'égard de Dachser », affirme Manuel Scimone.

Employee Experience

Collaboration



Corporate Culture

Learning & Development

Une stratégie – 4 champs de développement

Champs de développement : Collaboration

La coopération à tous les niveaux prônée par LiPB permet d'atteindre la cohésion recherchée au sein de Dachser dès l'entrée des nouveaux collaborateurs dans l'entreprise. Une approche orientée sur le respect des candidats contribue à renforcer l'attractivité de l'entreprise en tant qu'employeur. « Nos valeurs d'ouverture sur le monde et de respect se reflètent tout particulièrement dans notre culture d'accueil », souligne Burkhard Eling. L'équipe LiPB a constitué à cet effet une équipe de projet internationale chargée du développement « Collaboration », avec pour objectif de favoriser les échanges à tous les niveaux de l'entreprise.

Danny Messing, Team Leader Recruiting & Onboarding Logistics Operatives, accompagne le projet depuis le début. Il s'est intéressé au recrutement et à la fidélisation des collaborateurs à l'heure où la pénurie de personnel qualifié progresse. « La main-d'œuvre qualifiée est très convoitée. Dans ce contexte, la digitalisation qui s'immisce dans tous les aspects de notre vie a entièrement transformé le processus de recrutement », explique-t-il. Aujourd'hui, les procédures sont accélérées et les échanges entre les candidats et l'entreprise sont beaucoup plus directs. « Nous avons donc remis en question l'ensemble du processus et l'avons restructuré dans ce que nous appelons chez Dachser la Candidate Journey. »

Ainsi, la relation entre Dachser et ses nouveaux collaborateurs se construit désormais systématiquement en six étapes. « Le premier contact établi sur le web ou sur les sites d'emploi est suivi d'un premier échange d'informations sur le poste et ses exigences qui aboutit à une candidature formelle et une rencontre personnelle », explique Danny Messing. La première partie du recrutement ne s'arrête pas à la signature du contrat. « Nous restons ensuite en contact avec les nouveaux collaborateurs afin de les préparer à leurs nouvelles fonctions et de lever leurs éventuels doutes. Les nouvelles recrues ont accès à une plateforme spéciale qui leur fournit de nombreuses informations sur leur nouvel employeur. Elle contient notamment une vidéo de bienvenue de Burkhard Eling, dans laquelle le CEO de Dachser présente l'entreprise, ses valeurs et ses perspectives d'avenir.

L'intégration vient couronner le tout. « Tout doit être prêt le premier jour – de la tenue de travail à la visite du site guidée par un 'buddy', en passant par la rencontre des nouveaux collègues », poursuit Danny Messing. « Les collaborateurs qui se sentent bienvenus s'intègrent plus rapidement dans l'équipe. »

Pour déployer ce processus dans l'ensemble de Dachser, le service Corporate Human Resources intègre dans le champ de développement « Collaboration » du projet LiPB les expériences des responsables RH issus de tous les secteurs de l'entreprise et de différents pays. « Nos agences ont très bien accueilli ce projet et ont activement contribué à son élaboration. Tous les membres de l'équipe ont pu mettre à profit leurs expériences en matière de recrutement », indique Danny Messing.

Champ de développement : Learning & Development

Dans sa vision pour 2030, Dachser se définit comme une « organisation apprenante ». Cet objectif est au cœur du sujet « Learning & Development » de LiPB. « Pour exploiter pleinement notre potentiel, nous devons en permanence encourager les collaborateurs à acquérir et à partager des connaissances, à apprendre et à se développer individuellement », souligne Burkhard Eling. Une initiative lancée au profit des opérateurs logistiques en est l'illustration. Le projet « Dachser Blue Box », mené par la Dachser Academy sous la direction de Christina Müller, a mis en place un petit studio d'apprentissage compact pour une personne dans les entrepôts et les terminaux de transbordement. Il a été installé pour la première fois en décembre 2022 dans



La communication est au cœur du projet de Kornwestheim

l'agence pilote de Bad Salzuflen (Allemagne). D'autres ont suivi à Hörsching (Autriche), à l'Eurohub d'Überherrn (Sarre) et à Langenhagen près de Hanovre. Quatre autres sont déjà en production. L'un d'eux devrait prochainement rejoindre l'agence de Kornwestheim.

« Grâce à la Dachser Blue Box, les opérateurs logistiques bénéficient également des moyens de formation de Dachser sur leur lieu de travail, dans un espace calme où ils ne sont pas dérangés », explique Christina Müller, décrivant le concept récompensé par un magazine spécialisé. La cabine d'apprentissage pour une personne est équipée d'un ordinateur et d'un écran de 27 pouces. Les personnes désireuses d'apprendre peuvent ainsi accéder au système de gestion de l'apprentissage Ilias de Dachser, ainsi qu'à la plateforme d'idées interne Idea2net.

« Pour éviter tout sentiment de claustrophobie, la cabine est dotée d'une grande fenêtre, mais elle est suffisamment isolée des activités de l'entrepôt pour permettre aux collaborateurs de se concentrer sur une session d'apprentissage de 15 à 20 minutes. Le dispositif est très bien accueilli », constate Christina Müller. En principe, toutes les personnes travaillant dans l'entrepôt y ont accès, des employés à temps partiel aux chefs d'équipe. →

« L'humain est au cœur de la logistique. Et ni la digitalisation ni l'automatisation ne changeront cela », indique Burkhard Eling, CEO de Dachser. C'est sur ce constat qu'est basé le programme stratégique prioritaire « Logistics is People Business » lancé en 2022. Il s'articule autour de quatre domaines d'action : Employee Experience, Collaboration, Corporate Culture et Learning & Development, et constitue le cadre d'un système RH global, avec des projets et des actions concrètes pour les années à venir.



L'équipe M.I.T. einander favorise les échanges dans l'agence

« Chaque opérateur logistique peut choisir le programme qui lui convient », explique Christina Müller. Ils peuvent, par exemple, revoir tranquillement des instructions ou trouver des réponses à certaines questions. Ils peuvent également consulter les formations actuelles, par exemple sur les consignes de sécurité pour l'utilisation de la technologie lithium-ion ou sur la prévention des accidents et des incendies. La plateforme Ilias est disponible en 16 langues, permettant aux utilisateurs d'apprendre dans leur langue maternelle. Un avantage important pour les collaborateurs issus de l'immigration. « Nous réalisons les traductions en fonction des thèmes », explique-t-elle. « Nous nous efforçons d'élargir continuellement la diversité linguistique de nos formations de manière ciblée. Cela fait partie de la stratégie de l'Academy. En raison de la proximité avec la France, le nombre de formations en français proposé dans la cabine d'Überherrn a ainsi été considérablement étoffé pour répondre aux besoins des collaborateurs francophones. »

Champ de développement : Corporate Culture

Le quatrième champ de développement de LiPB est axé sur la culture d'entreprise. « Les activités de notre entreprise sont centrées sur des valeurs et sur le développement durable. C'est le noyau qui relie toutes les composantes du groupe dans le monde entier. La cohésion et l'esprit d'équipe, la

confiance et le sens des responsabilités qui s'expriment dans notre coopération au quotidien sont des facteurs de différenciation qu'il faut impérativement préserver et promouvoir ensemble », insiste Burkhard Eling, CEO de Dachser.

Il a par ailleurs été démontré que les équipes diversifiées collaborent plus efficacement, développent de meilleures solutions et éliminent les préjugés. L'exemple d'Öhringen, près de Heilbronn, montre que les personnes en situation de handicap peuvent faire progresser les équipes.

Marcus Seeburger adore l'économie et les chiffres. « L'analyse de relations économiques complexes en vue de prendre des décisions fondées me fascine. C'est pourquoi j'ai envoyé une candidature spontanée à Dachser pour un poste dans le service Sales Controlling. » Les contrôleurs de gestion sont des experts recherchés dans le secteur de la logistique. Chez Dachser aussi. Cependant, cette candidature était particulière. Marcus Seeburger est sourd. Pourtant, séduits par sa candidature, les responsables des ressources humaines et le directeur de l'agence d'Öhringen, Thomas Althaus, ont tenu à rencontrer le jeune homme. Au préalable, le directeur des ventes avait fait des recherches en langue des signes sur YouTube. Lors de l'entretien d'embauche, cette initiative a fait forte impression à Marcus Seeburger : « J'ai constaté que Dachser ne s'intéresse pas seulement aux malentendants, mais est prêt à s'adapter. Cela m'a immédiatement donné envie de travailler pour cette entreprise. » Marcus Seeburger et Dachser s'offrent un essai dans le cadre d'un stage. Le résultat s'est avéré extrêmement positif.

L'équipe a été informée au préalable par e-mail que le nouveau collaborateur serait accompagné d'un interprète en langue des signes, disponible en cas de besoin. « Il n'y a pas eu d'autres préparatifs particuliers », se souvient Thomas Althaus. Les collègues ont veillé dès le début à créer une atmosphère chaleureuse et accueillante. L'incertitude initiale et la crainte de faire des erreurs se sont rapidement dissipées.

« Pendant ma période d'intégration, un interprète était généralement à mes côtés le matin lors des réunions et des entretiens importants », indique Marcus Seeburger. Bientôt, il bénéficiera de l'assistance technique fournie par TeleSign, un service d'interprétation par téléphone. Celui-ci lui permettra de téléphoner à des collègues entendants ainsi qu'à des clients pour garantir le bon déroulement des processus de travail. De nombreuses choses se sont toutefois mises en place spontanément au moment de l'intégration. Thomas Althaus et Marcus Seeburger ont par exemple communiqué par WhatsApp, sans interprète, pendant la pause déjeuner.

« Grâce à son ouverture d'esprit et sa sympathie, Marcus Seeburger est perçu comme un véritable atout par l'équipe Sales Controlling », constate Thomas Althaus. « C'est un processus d'apprentissage partagé : ce nouveau mode de communication nous a tous aidés à repenser nos structures et nos processus et à appréhender notre travail sous un autre angle. » « Je me sens très bien chez Dachser et au sein de mon équipe », se réjouit Marcus Seeburger. Lorsqu'on lui demande pourquoi il recommanderait son employeur à d'autres, il n'hésite pas : « C'est la culture d'entreprise, marquée par le respect, la collaboration et le soutien. Ici, on s'intéresse aux capacités et

aux idées individuelles des collaborateurs, indépendamment de leur handicap. » L'importance accordée par Dachser à la diversité et à l'inclusion se reflète également dans la création du nouveau poste de responsable Inclusion. Cette fonction est occupée depuis juin 2023 par Daniel Metzdorf-Muigg au siège de Kempten. Sa mission consiste à promouvoir systématiquement la collaboration inclusive et la diversité au sein de Dachser.

L'humain est au cœur de la logistique

La boucle est ainsi bouclée pour le programme stratégique prioritaire « Logistics is people business ». Burkhard Eling estime qu'avec les projets en cours, Dachser est sur la bonne voie pour réaliser sa vision pour 2030. « L'humain est au cœur de la logistique. À petite comme à grande échelle. Et ni la digitalisation ni l'automatisation ne changeront cela. L'humain est toujours au centre des préoccupations de Dachser. C'est lui qui assure le bon fonctionnement des chaînes logistiques et trouve des solutions adaptées pour nos clients. Le respect de chaque individu est au cœur de notre réflexion et de notre action », conclut-il. « Il ne s'agit pas seulement d'une bonne intention. Nous relierons très concrètement les projets globaux aux projets locaux à tous les niveaux et soutenons l'échange de bonnes pratiques. Ce sont les nombreuses avancées, petites et grandes, mises en œuvre au quotidien avec beaucoup d'engagement, qui nous permettent de progresser vers un objectif ambitieux. »

M. Schick

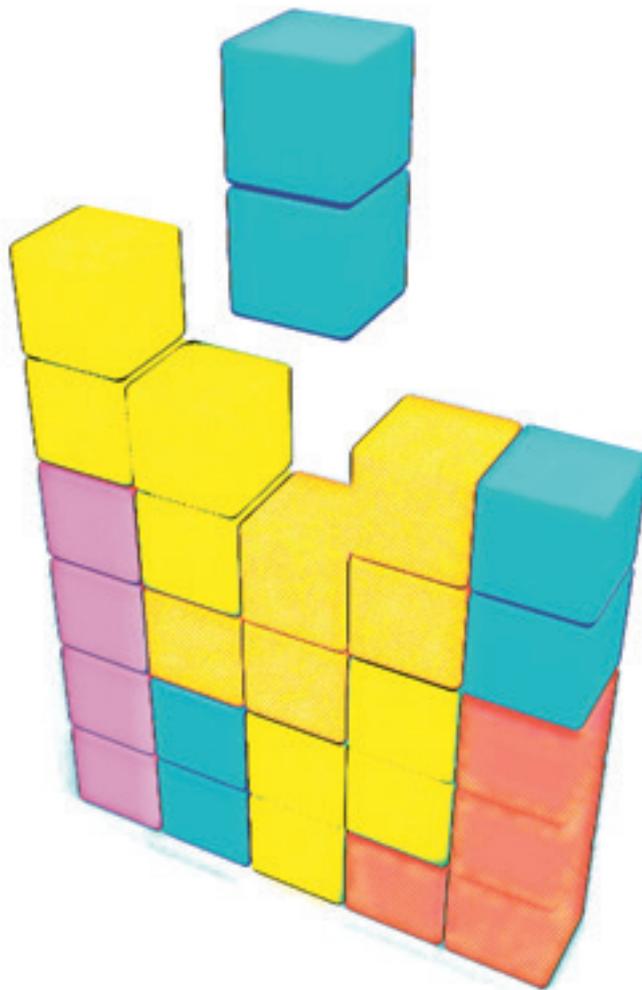
Les échanges ont lieu
sur tous les canaux



Hommes & marchés

Tetris ouvre de nouvelles perspectives

Les bonnes résolutions de début d'année sont souvent comme les fusées de feu d'artifice. Elles jaillissent avec force, illuminent le firmament, et disparaissent en fumée dans une explosion. Les intentions de manger sainement, de faire plus de sport et d'arrêter le tabac ou l'alcool sont vite oubliées. Selon les neurologues, cette difficulté à surmonter les addictions et la routine quotidienne trouve sa source dans le cortex insulaire, une partie du cortex cérébral qui communique constamment avec les centres moteurs voisins. Les chercheurs ont découvert que ce mécanisme cérébral peut être détourné de manière ludique. Jouer trois minutes au jeu vidéo Tetris a permis aux sujets d'expérience de maîtriser efficacement leur pulsion chaque fois qu'ils avaient envie d'une substance addictive. Leur concentration était tellement absorbée par le jeu de stratégie que les autres tentations disparaissaient. Peut-être une solution pour tenir ses bonnes résolutions ? Un bémol toutefois : le jeu aussi peut devenir addictif.



Apprendre en dormant



Aucune statistique ne permet de savoir combien d'élèves et d'étudiants s'y sont déjà essayés en vain. L'espoir de pouvoir apprendre en dormant n'en demeure pas moins tenace. Les chercheurs de l'hôpital universitaire de Fribourg alimentent ce rêve. Ils ont démontré qu'on mémorise plus facilement des mots quand on utilise du parfum de rose pendant l'apprentissage, le sommeil ou les tests de vocabulaire. Cela veut-il dire que l'on peut apprendre en dormant ? Ce n'est pas si simple. L'étude montre également que, si cette aide olfactive facilite l'apprentissage pendant le sommeil, elle ne prévient pas l'oubli.

Un optimisme sain

Une étude menée par des chercheurs de la faculté de médecine de la Boston University montre que l'optimisme peut augmenter l'espérance de vie de 5,4 %. Cela fait-il des pessimistes des cas désespérés ? Ce n'est pas si simple. D'autres études démontrent que les pessimistes vivent plus longtemps que les optimistes. En effet, lorsqu'ils sont malades, ils consultent plus rapidement leur médecin et respectent scrupuleusement les prescriptions. De manière générale, on constate que les optimistes ont tendance à se surestimer et à être plus téméraires. Ils sont aussi plus sujets à l'addiction aux jeux de hasard et se fixent souvent des objectifs trop ambitieux qui les mettent sous pression. Les scientifiques conseillent de « ne pas confondre optimisme et positivité toxique, et d'accepter que les émotions négatives, les problèmes et les crises font aussi partie de la vie. »



Calme plat

Ne rien faire peut parfois être très utile. Les seiches en sont l'illustration. Pour échapper aux requins ou aux mérous, elles se tiennent immobiles. Ces prédateurs disposent de capteurs ultrasensibles qui détectent les faibles champs électriques générés par les processus métaboliques et les mouvements les plus fins des seiches dans l'eau. Des biologistes de la Duke University de Durham ont fait une découverte surprenante à ce sujet. Lorsque les seiches aperçoivent un ennemi dangereux, elles se plaquent au sol, abaissent leur rythme respiratoire et couvrent leurs orifices de leurs bras. Le champ électrique diminue alors de 89 %, passant de 10 à 30 μV en temps normal à 6 μV . Si cela ne suffit pas, il leur reste toujours la fuite, et l'encre pour brouiller la vue de leurs prédateurs.

Maintenant ou jamais ?

Vouloir, c'est pouvoir. Mais est-ce vraiment suffisant ? « Un objectif est loin d'être un plan », constate Peter Gollwitzer, psychologue social à l'Université de Constance et à la New York University. Il ne suffit pas de définir le résultat souhaité, il faut aussi élaborer un plan pour l'atteindre, autrement dit réfléchir à la manière de réaliser son objectif. Épouse de Gollwitzer, la psychologue Gabriele Oettingen en a déduit le concept d'optimisme constructif. Appelée WOOP, la méthode qu'elle a développée comprend quatre étapes : « wish » (souhait), « outcome » (résultat), « obstacle » (obstacle) et « plan » (plan). Elle invite les personnes à réfléchir non seulement à ce qu'elles souhaitent atteindre, mais aussi aux éventuels obstacles et aux possibilités d'action. Cette méthode permet, selon la psychologue, d'associer à un objectif même abstrait des mesures concrètes et tangibles, ici et maintenant. Les optimistes vous diraient : pourquoi remettre les choses à plus tard ?



Panorama

Modifier les règles du jeu



Les innovations de rupture sont des inventions, des idées ou des événements qui transforment radicalement un aspect de la vie, un secteur d'activité, voire le monde entier. Elles sont généralement conçues par des individus qui remettent en cause les usages et les traditions.

Dans les premiers temps, Richard Douglas Fosbury fait face aux moqueries. Alors que tous ses concurrents pratiquent le rouleau ventral, l'athlète originaire de Portland (États-Unis) essaie de franchir la barre de saut en hauteur sur le dos. « Tu ferais mieux d'aller au cirque », ironise son entraîneur. Pourtant, Fosbury s'entête et remporte la médaille d'or aux Jeux Olympiques de Mexico en 1968. Son exploit a transformé à jamais la discipline. Les adeptes du saut en hauteur ont rapidement adopté la technique singulière de l'athlète d'exception, décédé en mars dernier, faisant du « Fosbury-flop » un standard mondialement reconnu.

Dans le sport comme dans l'économie, la politique et la société, de nouvelles inventions, idées ou événements bousculent régulièrement les certitudes, remettent en question les traditions et redéfinissent les règles du jeu. Comme dans le cas de Fosbury, ces innovations provoquent de profonds bouleversements. Certaines, comme la machine à vapeur, l'ampoule électrique ou l'Internet, marquent un véritable tournant dans l'histoire de l'humanité.

Ces innovations de rupture ont toutes un point commun : elles proviennent d'individus qui ne s'arrêtent pas aux injonctions collectives visant à perpétuer des méthodes connues. Ils osent. Une telle attitude demande du courage, car en cas d'échec, la chute peut être brutale. Dans les cas extrêmes, c'est même leur vie qu'ils mettent en jeu. Au 17^e siècle, Galileo Galilei a en effet failli finir sur le bûcher pour avoir affirmé que la Terre tournait autour du Soleil.

La révolution logistique des caisses en acier

Dans le monde des affaires, il n'est pas rare qu'un entrepreneur prenne de gros risques, notamment sur le plan financier. C'est ce qu'a fait le transporteur américain Malcolm McLean il y a près de 70 ans. Misant tout sur son idée, il vend son entreprise florissante de transport routier et investit dans une compagnie maritime, des navires et des grues. Son objectif est de prouver

que l'utilisation de caisses en acier empilables peut accélérer sensiblement les opérations de transbordement. Ignorant les moqueries de ses concurrents, il appareille un premier navire chargé de 58 conteneurs en 1956 et donne ainsi le coup d'envoi du transport multimodal. À la fin des années 1960, Thomas Simon, le gendre de Thomas Dachser, fondateur de l'entreprise, perfectionne le concept du conteneur avec l'invention révolutionnaire de la caisse mobile. Il est difficile d'imaginer la logistique d'aujourd'hui sans ces avancées.

Comme le montrent ces exemples, les grandes innovations sont rarement des éclairs de génie. Les Grecs de l'Antiquité doutaient déjà de la vision géocentrique du monde, qui a plus tard été définitivement réfutée par les calculs de Galilée et Kepler, entre autres. L'idée du conteneur germait déjà dans le secteur avant que McLean ne se lance, mais il a été le premier à la mettre en œuvre. Il suffit souvent de peu de chose pour changer le monde. L'iPhone en est la parfaite illustration. Apple a en effet utilisé des composants technologiques existants. C'est en réalité grâce à son design extrêmement fonctionnel et à son logiciel intuitif que le téléphone présenté en 2007 est devenu un best-seller, ouvrant la voie à l'Internet mobile.

Un processus de longue haleine

Il faut toutefois se méfier des entreprises qui affirment lancer des produits révolutionnaires. Il s'agit souvent d'un souhait du service marketing, car, comme ce fut le cas pour l'iPhone, le caractère disruptif d'une innovation ne se révèle en général que bien plus tard. Il n'est pas rare que des produits soi-disant révolutionnaires soient des échecs commerciaux, quand d'autres conquièrent le monde à la surprise générale. Mais cela prend du temps. Il a fallu près de vingt ans pour que l'ordinateur s'impose sur le marché, et le téléphone portable tout comme le moteur de recherche Google ont mis des années à s'introduire dans notre quotidien.

À présent, l'intelligence artificielle se fait lentement une place sur le marché de la grande consommation. Pour les chercheurs, les réseaux de neurones artificiels et l'apprentissage automatique n'ont rien de nouveau. Cependant, la diffusion fulgurante de ChatGPT et les avancées aussi impressionnantes que rapides des générateurs d'images et de vidéos témoignent d'une nouvelle dynamique qui s'invite dans notre vie. Plus personne ne conteste le potentiel disruptif de ces technologies, mais rien ne permet d'affirmer que l'IA remplacera de nombreux emplois, comme certains le craignent. Ces outils sont certes capables de créer sans cesse de nouvelles variantes à partir de leurs données d'entraînement, mais la plupart des emplois ont des exigences bien plus élevées. Ils demandent de la créativité et de l'empathie, la capacité à comprendre un contexte bien plus vaste, et cette aptitude profondément humaine qui consiste à sortir des sentiers battus.

S. Ermisch



Un chemin long et difficile

L'atteinte des objectifs climatiques représente une mission importante et exigeante pour tous les acteurs. Dachser s'engage clairement vers une logistique plus durable et plus respectueuse du climat, même si le chemin promet d'être long et difficile. Burkhard Eling, CEO de Dachser, expose la stratégie et les mesures concrètes de décarbonation de la logistique.

Critères ESG, zéro net, rapports sur le développement durable. Ces notions à peine connues il y a une dizaine d'années sont désormais au cœur des stratégies d'entreprise. On ne peut que s'en réjouir. Ces termes traduisent des réalités alarmantes dont les effets sur nos sociétés sont de plus en plus perceptibles à travers le monde. Le sud de l'Europe a connu un été marqué par la sécheresse et les tempêtes dévastatrices. Selon l'observatoire européen, l'Europe a vécu en 2022 la sécheresse estivale la plus forte du continent depuis au moins 500 ans. L'Asie et les États-Unis connaissent une situation similaire. La protection du climat n'est pas une fin en soi, c'est l'expression d'une prise de responsabilité sérieuse envers les générations futures.

En Allemagne, cette responsabilité a même été inscrite dans la Constitution. Ce n'est plus une formule insignifiante, mais une réalité juridique et politique. En 2021, la Cour constitutionnelle fédérale a en effet déclaré anticonstitutionnels certains articles de la loi allemande sur la protection du climat, considérant que les mesures visant la neutralité climatique en 2050 n'étaient pas suffisamment précises, notamment pour la période 2031–2050. Autrement dit, le report de la charge sur les générations futures est contraire à la constitution. Notre génération se doit d'agir. Maintenant. →



Burkhard Eling, CEO de Dachser, mise sur une décarbonation réaliste

Dachser considère que le développement durable et la protection du climat relèvent de sa responsabilité envers la société et l'environnement. C'est pourquoi le Groupe soutient les objectifs climatiques de la communauté internationale à travers sa stratégie mondiale pour la protection du climat.

Il est temps de se mettre à l'œuvre ! Cessons les beaux discours sur des projets de développement durable prétendument ambitieux et passons à l'acte.

Je suis fier de pouvoir dire que, chez Dachser, nous ne nous contentons pas de parler. Nous agissons et nous nous engageons à rendre le transport routier et aérien plus durable.

C'est un côté de l'histoire. L'autre côté, qui ne peut être ignoré, est le suivant : selon MIT Climate (Massachusetts Institute of Technology), le transport de marchandises, par voie routière, aérienne, maritime et ferroviaire, génère environ 8 % des émissions de CO₂ dans le monde. Ce chiffre atteint même 11 % si l'on inclut les entrepôts et les ports, et il ne cesse d'augmenter.

Les transports produisent des émissions parce que notre société vit du confort et des commodités que procure la logistique moderne. Il est clair que limiter les services logistiques mondiaux permettrait de réduire les émissions de CO₂. Mais est-ce pour autant une option viable ? Bien sûr que non. La logistique est la colonne vertébrale de notre économie mondiale et interconnectée. Les perturbations des chaînes d'approvisionnement dues à la pandémie de COVID-19 et les pénuries

qui en ont découlé l'ont plus que jamais mis en évidence. Par ailleurs, l'émergence de nouveaux marchés alimente l'augmentation constante des transports routiers, ferroviaires, aériens et maritimes. Limiter les services logistiques menacerait la survie même de l'économie. Nous ne pourrions atteindre les objectifs de développement durable fixés par l'ONU en 2015 sans l'aide de la logistique. La logistique, la protection du climat et le développement durable sont étroitement liés.

Le marché des quotas d'émissions carbone ne suffit pas

Comme l'a récemment souligné Bernhard Simon, président du conseil de surveillance de Dachser, le défi qui nous attend est un « défi bien plus important pour l'humanité qu'un vol vers Mars ». Comment peut-on décarboner la logistique alors que le transport routier devrait augmenter de 50 % d'ici à 2050 ? La décarbonation est-elle possible ?

Elle exige une modification des infrastructures, de nouvelles lois et politiques, des technologies, la construction de bâtiments et une interaction étroite entre différents secteurs et cadres juridiques. Une chose est sûre, la logistique ne pourra être décarbonée que si tous les acteurs concernés agissent ensemble.

Atteindre la neutralité carbone grâce aux compensations des émissions de CO₂ n'est certainement pas une solution durable. Nous sommes d'avis qu'il faut emprunter le chemin long et difficile qui consiste à prévenir et réduire réellement et activement les émissions. Nous commencerons par réduire nos propres émissions le plus rapidement possible, en étroite collaboration avec nos clients, nos partenaires, les transporteurs et l'ensemble de l'écosystème de la logistique. Mais comment faire concrètement ?

Il n'y a pas de recette miracle, surtout dans des secteurs comme celui du transport et de la logistique. Il est difficile de répondre à cette question, car il existe plusieurs possibilités.

Faire le premier pas

Il faut faire le premier pas. Pour réduire notre empreinte carbone, il faut améliorer l'efficacité des processus. Il faut accroître l'efficacité énergétique. Il faut renforcer la recherche et l'innovation. Et il faut étendre notre engagement social au-delà de notre secteur d'activité et assumer nos responsabilités pour être un véritable « Corporate Citizen+ ». Voici un aperçu des mesures prises par Dachser.

Cela ne fait aucun doute : la logistique, la protection du climat et le développement durable sont étroitement liés.

Burkhard Eling, CEO de Dachser

Efficacité des processus : une gestion optimisée des capacités existantes

Nous améliorons continuellement l'efficacité de nos processus logistiques. Pour ce faire, nous utilisons toutes les technologies disponibles, de l'intelligence artificielle à l'Internet des Objets. Nous nous efforçons constamment d'optimiser l'utilisation des camions, en ayant recours à des méga-remorques et à des camions plus longs, en évitant les kilomètres à vide ou en valorisant le transport multimodal de manière ciblée. L'exploitation efficace des capacités logistiques existantes peut permettre de réduire sensiblement les émissions de gaz à effet de serre.

Efficacité énergétique : du transport aérien à l'énergie solaire

L'amélioration de l'efficacité énergétique comporte deux volets : 95 % de l'empreinte carbone de Dachser sont générés par des transitaires et des entreprises de transport sur lesquels nous n'avons aucune influence directe. Ce n'est pas une raison pour attendre et ne rien faire. Nous essayons au contraire d'influencer le marché, notamment avec des offres durables dans le secteur Air & Sea Logistics et avec des offres de leasing attrayantes pour les camions électriques dans le secteur Road Logistics.

Pour ce qui est de nos propres émissions de CO₂, nous sommes actifs sur plusieurs fronts. Tous les sites logistiques Dachser du monde entier sont entièrement alimentés à l'électricité verte. Nous installons des panneaux solaires sur nos bâtiments et devrions ainsi pouvoir quadrupler notre capacité de production d'énergie d'ici à 2025. Nous utilisons des éclairages LED, des chariots élévateurs électriques et des dispositifs de récupération de la chaleur. Nous collaborons avec les compagnies aériennes pour permettre à nos clients de réduire l'empreinte carbone de leur fret aérien d'environ 30 % grâce aux carburants d'aviation durables (SAF). Et nous mettons en place un modèle similaire pour le transport maritime. Nous avons par ailleurs invité tous nos collaborateurs à nous soumettre des idées visant à mieux protéger le climat dans l'entreprise. Nous avons reçu pas moins de 2 100 idées issues de 39 pays. Plus de la moitié ont déjà été mises en place.

Nous intégrons l'efficacité énergétique dans nos business models existants, mais aussi dans tous nos nouveaux projets. Notre concept primé de logistique urbaine « DACHSER Emission-Free Delivery » en est un bel exemple : dans certains centres-villes, le « dernier kilomètre » est effectué par des camions électriques ainsi que par des vélos cargos à assistance électrique. Comme nous utilisons exclusivement de l'électricité verte pour les recharger, leurs émissions de gaz à effet de serre sont nulles. Nous contribuons par ailleurs à réduire les embouteillages de camions. Nous avons introduit ce modèle dans treize villes européennes et prévoyons de l'étendre à onze autres agglomérations d'ici à 2025.

Stimuler la recherche et l'innovation

La réduction des émissions de CO₂ dues au transport routier reste un enjeu majeur : les véhicules électriques privés sont de plus en plus présents sur les routes, mais les véhicules utilitaires tels que les camions électriques sont encore rares. Nous avons un besoin urgent de technologies sans émissions, à l'électricité ou à hydrogène, pour le transport longue distance, mais aussi besoin de l'infrastructure de recharge adaptée. Dachser mise sur la recherche et l'innovation : nous testons sur nos trois sites d'e-mobilité à Fribourg, Hambourg et Karlsruhe, les technologies sans émissions dans les transports urbains et interurbains, ainsi que des infrastructures de recharge et un système de gestion intelligente de l'énergie et de la charge. Nous effectuons également des essais avec un poids lourd électrique d'un poids total autorisé en charge de 37 t, équipé d'une batterie de 350 kWh rechargeable en 75 minutes ayant une autonomie d'environ 200 km. Nous exploitons par ailleurs en République tchèque notre premier véhicule de caisses mobiles tout électrique sur une ligne longue distance régulière. En résumé, nous avançons, mais le chemin qu'il nous reste à parcourir avec nos partenaires technologiques est encore long.

Relever un défi passionnant avec humilité

La transition de la logistique vers des carburants non fossiles est un travail de longue haleine. En l'état actuel des choses, il nous faudra entre 15 et 20 ans pour remplacer nos camions diesel par des véhicules sans émissions. Il s'agit d'une tâche énorme qui exige la contribution de nombreux acteurs : les prestataires logistiques, les partenaires de transport et les transitaires, mais aussi les clients et le législateur. Pour atteindre zéro émission nette dans la logistique, nous devons nous concentrer, sur l'efficacité, la faisabilité technique et financière, et l'impact réel sur la durabilité.

Il existe une interdépendance entre la logistique et le développement durable et, en tant que prestataire logistique, nous pouvons faire la différence. Contrairement aux secteurs à moindre intensité carbone, nos efforts ont un impact direct. Pour moi, il s'agit d'une mission qui demande beaucoup d'humilité, mais qui n'est pas moins passionnante. Nous ne devons pas nous laisser décourager par son ampleur. Au contraire, chaque résultat positif, aussi petit soit-il, doit nous inciter à démultiplier nos efforts afin d'allumer l'étincelle qui parviendra à transformer l'ensemble de l'écosystème.

Burkhard Eling, Dachser CEO

Labo du futur

Double numérique

Le « jumeau numérique » représente une innovation clé pour les chaînes logistiques de demain. Quelles sont les technologies utilisées et comment modifieront-elles le transport et la manutention ? Immersion dans un domaine aux perspectives prometteuses.

Un jumeau numérique est la réplique virtuelle d'un objet physique. Il est conçu à partir de données collectées et visualisées automatiquement et, dans l'idéal, actualisées en temps réel. L'objet physique et sa copie virtuelle sont ainsi en lien permanent et, dans le meilleur des cas, interagissent.

Cette technologie permet de modéliser des objets tels que des machines, des véhicules ou des bâtiments, mais aussi des processus complets, notamment dans les chaînes de production, les entrepôts ou les réseaux de transport intercontinentaux. Dans le domaine de la logistique, les jumeaux numériques sont surtout utilisés pour enregistrer et afficher la position et l'état de divers objets dans un espace défini.

La création d'images numériques est devenue possible grâce à la disponibilité de capteurs électroniques toujours plus performants et de moins en moins coûteux. Ces microcapteurs à faible consommation d'énergie mesurent automatiquement la température, la vitesse, l'angle d'incidence de la lumière, ainsi que d'autres paramètres, en temps réel. Différentes méthodes de radiolocalisation permettent par ailleurs de déterminer la position des objets, par le biais d'émetteurs installés dans les bâtiments et les locaux privés ou, dans les espaces publics, grâce aux antennes de téléphonie mobile et aux signaux satellites. Au cours des dernières années, les technologies utilisant les ondes radio se sont multipliées. RFID (Radio Frequency Identification), Bluetooth Low Energy (BLE), Wi-Fi, 4G/5G et GPS sont les plus connues et les plus répandues.

Plus récemment, divers systèmes optiques associant la capture d'images et de vidéos à des logiciels basés sur l'apprentissage artificiel sont venus compléter cette palette d'outils. Les données collectées permettent d'identifier des objets et de calculer leur localisation, leur taille et leur nature. Lorsque les caméras ne sont pas en mesure d'effectuer une détection suffisamment performante, on utilise des codes bidimensionnels comme le QR code ou le code Datamatrix (DMC). En règle générale, les grandes quantités de données sont analysées et traitées par des processeurs graphiques ultra performants. Le traitement des données s'effectue le plus souvent à la source, directement sur le dispositif de lecture optique ou sur un serveur (Edge Computing). Cette méthode permet de réduire la quantité de données transférées vers le cloud ou sur le serveur.

Une meilleure visibilité des pannes et des erreurs

La visualisation en temps réel de l'état des objets et des processus est le principal avantage d'un jumeau numérique. Grâce à cette transparence, les dysfonctionnements sont immédiatement visibles et donc résolus plus rapidement, entraînant des gains de temps et de qualité dans la chaîne logistique. La panne d'une machine défectueuse ou les défaillances d'un processus sont identifiées en quelques secondes et résolues en temps réel. La saisie manuelle et l'analyse des données sont supprimées des processus de travail.

Grâce à l'analyse prescriptive, il est possible d'aller encore plus loin et d'afficher automatiquement des suggestions, voire d'automatiser des décisions visant à éviter les perturbations. Dans ce cadre, les données fournies en temps réel par le jumeau numérique sont utilisées pour simuler et évaluer des états et des événements futurs. Associées à des données « historiques » et à des algorithmes intelligents, elles facilitent, par exemple, dans le secteur logistique, la gestion des véhicules.

Le jumeau numérique permet également aux opérateurs de maîtriser des objets « à distance », notamment des véhicules effectuant de longs trajets. Grâce à l'environnement 3D généré virtuellement à partir des données transmises par le jumeau numérique, les utilisateurs ont une vision optimale de l'environnement éloigné et peuvent ainsi contrôler un camion depuis les locaux de l'entreprise. Les prestataires logistiques disposent ainsi d'une solution de repli lorsqu'ils utilisent des véhicules autonomes. Cette technique permet également de former les opérateurs et d'entraîner les algorithmes d'IA. Les collaborateurs peuvent ainsi se familiariser avec des situations extrêmes, sans risque et à moindres coûts.



Les processus logistiques sont reproduits à l'identique dans l'espace numérique

Utilisation des jumeaux numériques chez Dachser

Au cours des dernières années, Dachser a développé et intégré deux jumeaux numériques transversaux. Pour rendre les processus du réseau européen de transport routier plus transparents, une plateforme télématique a été mise en place afin de visualiser en temps réel la position et l'heure d'arrivée de plus de 10 000 caisses mobiles et remorques, et d'améliorer ainsi la planification. La technologie utilisée repose sur des modules radio sans fil alimentés à l'énergie solaire, spécialement créés à cet effet et dotés d'une liaison de données 5G/LPWAN et d'un système de géolocalisation. Destiné à l'entrepôt logistique de Dachser, le second jumeau numé-

rique est né dans le cadre du projet @ILO (Advanced Indoor Localization and Operations). Installé dans plusieurs sites pilotes, il permet d'identifier, de localiser et de mesurer automatiquement et en temps réel les colis et les dispositifs de manutention. Les collaborateurs de l'entrepôt peuvent consulter les données sur les écrans et moniteurs mis à leur disposition. Cette solution s'appuie sur des dispositifs de lecture optique et des codes Datamatrix.

Les jumeaux numériques offrent ainsi une nouvelle source de données essentielle pour le contrôle, l'optimisation et l'assurance qualité des futurs processus logistiques.

Andre Kranke, Head of Corporate Research & Development, Dachser

La série « Labo du futur » présente les résultats de la division Corporate Research & Development. Ces résultats ont été obtenus à travers différentes collaborations avec d'autres départements du siège, des agences Dachser, le DACHSER Enterprise Lab, et d'autres partenaires du monde de la recherche et de la technologie.

Une croissance de qualité

L'essor continu de la logistique oblige les prestataires et leur réseau à répondre à des exigences de plus en plus élevées. Dans ce contexte, quelle est l'approche adoptée par Dachser Road Logistics pour préparer l'avenir ? Entretien avec Alexander Tonn, COO de Road Logistics.

M. Tonn, quelle est la place de la logistique de groupage dans la vision de Dachser pour 2030 ?

Alexander Tonn: La logistique de groupage est le cœur de métier de Dachser. Elle continuera donc à jouer un rôle majeur dans l'entreprise à l'horizon 2030. Nous avons pour ambition d'être et de rester le leader du secteur en Allemagne et en Europe. Pour ce faire, nous ne cherchons pas à augmenter les quantités et les volumes à tout prix, mais à créer de la valeur ajoutée.

La qualité est notre priorité absolue dans tous les domaines. C'est ce qui nous distingue de la concurrence. Les garants de ce leadership en matière de qualité sont avant tout nos collaborateurs. À cela s'ajoutent la modernité de notre infrastructure logistique, notre large flotte de véhicules et l'homogénéité de nos systèmes informatiques qui garantissent l'harmonisation des processus.

Comment le réseau Road Logistics se développe-t-il dans ce contexte ?

Le réseau est le nerf de l'entreprise. Au fil des ans, nous l'avons étendu pour le porter pleinement à maturité. Il faut toutefois faire la distinction entre European Logistics, la branche spécialisée dans les biens industriels et de consommation, et Food Logistics, notre division dédiée aux produits alimentaires. Au sein de European Logistics, Dachser n'a cessé d'étendre et de renforcer son réseau par des acquisitions historiques, à commencer par Graveleau en 1999, alors leader du marché français, suivi d'Azkar en 2013 dans la péninsule ibérique. Cette année, nous avons franchi une nouvelle étape importante grâce à l'accord conclu avec Fercam, en Italie, en vue de créer une coentreprise pour le groupage et la logistique contractuelle. Nous avons ainsi complété notre réseau, même si nous continuons à travailler avec des partenaires dans quelques pays où nous n'avons pas, pour diverses raisons, d'agence locale.

Qu'en est-il de Food Logistics ?

La logistique alimentaire est un marché spécifique. Dans ce secteur, le rôle des flux transfrontaliers de marchandises est loin d'être aussi important que pour la logistique de groupage.

Ces activités ont une orientation bien plus nationale. Dachser Food Logistics dispose d'agences locales en Allemagne, en Belgique, en Hongrie et en Italie. Dans les autres pays, nous collaborons efficacement avec des partenaires locaux au sein du European Food Network. Cela ne nous empêche pas de nous projeter vers l'avenir. Nous avons ainsi racheté Müller Fresh Food Logistics, le leader du marché néerlandais, en début d'année, ce qui nous permet de renforcer nos activités au Benelux.

Quelles possibilités peut-on encore exploiter ?

La logistique de groupage recèle encore un potentiel de croissance dans de nombreux pays européens. C'est pourquoi nous cherchons à intégrer à notre réseau des pays situés hors d'Europe, tels que le Maroc, la Tunisie et la Turquie, et constituent des passerelles avec les marchés voisins. Ces pays sont déjà reliés au réseau européen ou le seront bientôt à travers le système Domino de Dachser. Le secteur de la logistique contractuelle présente également d'importantes opportunités de croissance. La combinaison des services de transport et d'entreposage est essentielle dans la réalisation de notre mission, à savoir être le prestataire logistique le plus intégré au monde. À cela s'ajoute la connexion optimale entre un réseau de groupage performant et des liaisons intercontinentales, qui constitue un atout majeur pour nos clients.

Quelles sont les réflexions qui guident Dachser dans le développement mondial de son réseau ?

Nous devons identifier plus rapidement les évolutions de notre environnement volatile et complexe et ne pas nous contenter de réagir, mais générer activement des avantages pour nos clients. Dans le contexte mondial, cela passe par des solutions logistiques parfaitement adaptées, une gestion de bout en bout des processus et une digitalisation poussée pour une transparence maximale de la chaîne d'approvisionnement. En Europe, notre réseau de transport terrestre robuste et performant est la clé de voûte de cette approche. En associant étroitement nos deux secteurs d'activité Air & Sea Logistics et Road Logistics nous voulons créer une offre de services unique sur le →



Logisticien chevronné,
Alexander Tonn travaille chez
Dachser depuis 1999

La qualité est notre priorité absolue dans tous les domaines.
C'est ce qui nous distingue de la concurrence.

Alexander Tonn, COO Road Logistics

marché : Global Groupage. Pour les clients, les avantages sont considérables. Dachser leur proposera une solution globale pour la logistique de groupage dans le monde entier, fournie par un réseau intégré disposant de capacités logistiques contractuelles étendues.

Qu'implique cette exigence globale pour les autres objectifs de développement de Dachser Road Logistics ?

Nous avons lancé l'an dernier le programme stratégique AHEAD en vue de renforcer nos avantages concurrentiels et de faire évoluer notre réseau en misant sur nos points forts. Nous mettons l'accent sur la qualité du service et des systèmes utilisés, l'efficacité des processus et les compétences des collaborateurs. Nous cherchons par ailleurs à améliorer la collaboration avec nos partenaires de transport. Nous nous adaptons ainsi aux évolutions du marché, telles que la hausse des prix de l'énergie, les exigences croissantes en matière d'infrastructure et de véhicules, ainsi que la pénurie croissante de personnel qualifié. Tous ces facteurs concourent à la profonde transformation structurelle de notre secteur. En effet, il ne sera pas possible de compenser entièrement la hausse inévitable des coûts de la logistique par des gains d'efficacité et des optimisations de processus.

Qu'est-ce qu'une approche omnicanale ?

Le terme omnicanal désigne un business model qui combine plusieurs canaux de distribution, physiques ou numériques, dans le but d'offrir au client un processus d'achat harmonieux. Cette approche influe sur les flux de marchandises et donc sur les chaînes logistiques. Elle exige une flexibilité, une réactivité et une transparence accrues. En adoptant une stratégie omnicanale, Dachser s'adapte avec agilité à l'évolution des exigences, de l'approvisionnement à la distribution individuelle en passant par l'entreposage. Le nouveau produit « targo on-site fix » sera lancé sur le marché européen en 2024. Le client sera en mesure de choisir, lors de l'achat, l'heure de livraison exacte, souvent dans les 24 heures. Définir en amont la date et le lieu de livraison permet de mieux planifier les expéditions, de réduire la durée d'entreposage et d'éviter les retours pour cause de rendez-vous de livraison manqués.

Les commerçants et les industriels cherchent à satisfaire les exigences individuelles de livraison de leurs clients avec des concepts omnicanaux qui effacent la frontière entre B2C et B2B. Comment le marché évolue-t-il ?

Dans le cadre du programme AHEAD, nous examinons attentivement l'accès au marché omnicanal et cherchons des moyens de faire coïncider les exigences de la logistique et celles des clients. Nous avons ainsi créé le nouveau produit « targo on-site fix » qui permet de fixer un rendez-vous pour la livraison lors de la commande. Ce service reçoit un accueil positif auprès des consommateurs, qui peuvent par exemple se faire livrer après leurs vacances. Cette approche a pour nous l'avantage de réduire la durée d'entreposage dans l'agence qui réceptionne la marchandise. Nous sommes constamment en quête de solutions toujours plus simples et plus efficaces pour les intégrer dans notre offre de service.

La digitalisation offre sans cesse de nouvelles possibilités d'optimisation des processus. Quel rôle joue-t-elle dans le transport routier chez Dachser ?

La digitalisation est indispensable si nous voulons continuer à accomplir notre mission à l'avenir. Notre approche comporte deux volets : la modernisation de nos systèmes centraux pour le transport et l'entreposage, d'une part, et l'introduction d'innovations technologiques, d'autre part. Notre projet @ILO en est un bel exemple. Il a d'ailleurs récemment reçu le prix « Deutscher Logistik-Preis ». Il s'agit de la première solution entièrement automatisée, permettant d'identifier, de localiser, de mesurer les colis et de les saisir dans le système de gestion du transport à leur arrivée, pendant leur passage à quai et à leur départ. Plus besoin de scanner les codes-barres à la main ni même d'étiqueter les colis. Nous commencerons à déployer cette technologie dans nos agences européennes l'année prochaine. Cette étape importante dans le développement de notre réseau fait figure de modèle dans le secteur.

« Logistics is people business ». Peut-on concilier cette déclaration de Dachser avec une digitalisation et une automatisation toujours plus poussées ?

La digitalisation et l'automatisation ne sont pas en contradiction avec notre volonté de placer l'humain au cœur de la logistique. Bien au contraire. Pour générer de la croissance et de la valeur, il faut à la fois des collaborateurs qualifiés et des processus numérisés qui facilitent autant que possible le travail des collaborateurs. La pénurie de personnel se fait déjà sentir à tous les niveaux, et elle ne fera que s'accroître. À l'heure actuelle, il manque plus de 400 000 conducteurs et conductrices en Europe. Dans les fonctions opérationnelles et administratives, la pénurie n'est pas encore aussi flagrante, mais on a tout de même de plus en plus de mal à trouver des personnes



Alexander Tonn est proche des clients et des marchés

suffisamment qualifiées et à les fidéliser. Si Dachser résiste depuis de nombreuses années grâce à un taux d'apprentissage de plus de 10 %, cela ne permet pas d'inverser la tendance. Il faut donc impérativement offrir aux collaborateurs des conditions optimales pour fournir des prestations de qualité. C'est ce que permettent la digitalisation et l'automatisation.

DACHSER Emission-Free Delivery, la livraison sans émission dans les centres-villes, est également porteuse d'avenir. Cette offre sera-t-elle bientôt la norme ?

Nous comptons doubler le nombre de sites DACHSER Emission-Free-Delivery d'ici à 2025, par rapport à 2023. 24 métropoles européennes bénéficieront de notre concept de logistique durable. Nous nous concentrons sur les grandes agglomérations. Il est difficile de dire si et quand ce concept s'imposera. Cela représente en effet des dépenses importantes et les conditions requises doivent être réunies : la circulation locale le permet-elle ? Est-il possible de créer des micro-hubs ? L'infrastructure de recharge est-elle appropriée ? Tout cela exige de gros investissements qui se répercuteront sur les prix.

Pour mettre en place des chaînes logistiques sans émission, il faut des moteurs appropriés. À quoi rouleront les camions du futur : électricité, hydrogène ou peut-être un tout nouveau carburant ?

Tout porte à croire que les camions électriques pourraient s'imposer sur les courtes et moyennes distances. D'autant plus

que leur autonomie augmente. Pour les longues distances, on voit de plus en plus de camions à hydrogène ou à pile à combustible apparaître sur le marché. Il reste toutefois à mettre en place un réseau de stations-service adapté sur l'ensemble du territoire. Nous suivons de près la direction que prennent les technologies de motorisation dans le domaine du transport de marchandises. Nous ne nous contentons toutefois pas d'attendre de voir ce que l'avenir nous réserve. Nous participons activement aux efforts de R&D avec des partenaires issus de la science et de la technique. Nous testons par exemple des technologies et des processus respectueux du climat ainsi que des solutions de gestion intelligente de l'électricité et de la charge sur nos nouveaux sites E-Mobility de Hambourg, Fribourg et Malsch, près de Karlsruhe.

Imaginons un instant l'avenir : comment souhaiteriez-vous que les clients perçoivent Dachser Road Logistics en 2030 ?

Notre objectif est clair : nous voulons que les clients continuent de voir en Dachser le leader de la qualité sur le marché européen. Ce leadership doit reposer sur une intégration maximale, un vaste réseau, une maîtrise parfaite de la logistique système et contractuelle ainsi que des équipes qualifiées qui assurent le bon fonctionnement des chaînes logistiques. Ce sont aujourd'hui ces forces qui permettent à Dachser de faire des progrès notables en matière de protection du climat et de montrer la voie aux acteurs du secteur. Nous y travaillons tous les jours, avec beaucoup d'engagement et de passion.

En route vers plus de durabilité

Des herbes suisses
pour le monde



Ensemble, Ricola et Dachser réduisent progressivement leurs émissions de CO₂ tout au long de la chaîne d’approvisionnement mondiale du fabricant suisse de bonbons aux plantes. Retour sur ce déploiement centré sur les valeurs.

Des abeilles bourdonnent dans les prairies parfumées, l’eau cristalline d’un ruisseau dévale les sommets enneigés. Ce paysage de montagne idyllique est l’image d’une parfaite harmonie avec la nature, point de départ d’une histoire singulière : celle des bonbons aux plantes Ricola. Fondée en 1930 à Laufen, près de Bâle, l’entreprise familiale suisse, pionnière dans la culture des plantes aromatiques, sélectionne ses sites avec beaucoup de soin et encourage une agriculture contrôlée, respectueuse de l’environnement. Au cœur de ces montagnes préservées, Ricola a conclu des contrats d’achat avec une centaine d’agriculteurs suisses fournissant les ingrédients nécessaires à la réalisation de près de 50 recettes de bonbons et de thés, exportés dans 45 pays. Ricola emploie près de 500 personnes et dispose désormais de filiales en Europe, en Asie et aux États-Unis. Avec sa célèbre marque de bonbons, l’entreprise suisse s’est ainsi imposée dans le monde entier.

Priorité au développement durable

« Quand on utilise des matières premières naturelles, il faut être convaincant en matière de développement durable », explique Jochen Layer, Vice Président Corporate Fulfillment de Ricola. « Notre action s’inscrit dans une réflexion axée sur le développement durable. C’est pourquoi il est essentiel pour Ricola de réduire sa consommation énergétique et ses émissions de CO₂. Pour y parvenir, nous mettons en œuvre diverses mesures », souligne Jochen Layer. Dachser accompagne la démarche de Ricola depuis le début. →



L'empreinte carbone participe à l'ensemble du processus

Dachser et Ricola collaborent avec succès depuis de nombreuses années. DACHSER magazine avait déjà évoqué ce partenariat en 2019. Le dossier du numéro 4, « Logistique avec Swissness », décrivait déjà le chemin exemplaire, orienté vers le développement durable, parcouru par les bonbons aux herbes pour atteindre les marchés mondiaux.



La logistique représente une part importante des émissions totales, il s'agit donc d'un élément important dans la stratégie globale de Ricola en matière de protection du climat. Afin d'obtenir rapidement des résultats concrets et mesurables dans ce domaine, l'entreprise a mis en place une équipe chargée du développement durable en 2021. « Nous adoptons une approche globale en termes de durabilité. En plus de notre empreinte carbone, elle prend en compte des enjeux éthiques dans l'ensemble de la chaîne logistique », poursuit Jochen Layer. « Au départ, nous pensions qu'il serait plus difficile d'impliquer les prestataires logistiques dans ce processus assez complexe. Nos réflexions sur la protection du climat ont immédiatement trouvé un écho positif chez Dachser. L'entreprise avait déjà beaucoup réfléchi à la question, réalisé diverses études et mené de multiples recherches et projets dans d'autres contextes, ce qui nous a permis de lancer immédiatement l'évaluation et la transformation de nos chaînes logistiques sur des bases solides. »

Une confiance mutuelle

« La condition préalable à l'atteinte conjointe des objectifs climatiques est une intégration parfaite du prestataire logistique et une relation de confiance,

comme celle qu'entretiennent Dachser et Ricola depuis le début de notre collaboration en 2008 », souligne Samuel Haller, Country Manager Air & Sea Logistics de Dachser Switzerland. Avec le soutien des experts en développement durable du siège de Kempten, diverses mesures visant à réduire les émissions dans l'ensemble des chaînes d'approvisionnement ont été progressivement mises en place il y a déjà plusieurs années.

« Nous avons cherché les leviers pertinents pour minimiser les émissions, et le moyen de les activer », explique Jan Bender, Department Head Foreign Trade Compliance Air & Sea Logistics chez Dachser. Cette approche a abouti en 2022 à la mise en place d'un projet pilote pour la protection du climat avec Ricola. « Les parties prenantes se sont lancées dans un processus de décision auto-critique visant à définir les modes de transport les plus adaptés et à examiner les possibilités offertes par les carburants durables, tels que l'hydrogène, les biocarburants, les carburants d'aviation durables (SAF) et les carburants maritimes durables (SMF), ainsi que les potentielles économies d'émissions de CO₂ qui en découlent », indique Cecilia Homilius, experte en développement durable et membre de l'équipe de Jan Bender. Selon elle, il est indispensable d'adopter une approche globale pour pouvoir prendre des mesures économiques et écologiques efficaces dans les chaînes d'approvisionnement.

C'est précisément ce que souhaitait faire Ricola en élaborant un plan d'action ambitieux visant à réduire de 50 % par rapport à 2020 ses émissions de CO₂ liées au transport d'ici à 2030, l'objectif étant d'atteindre zéro émission nette en 2050. Nous avons tout remis en question lors d'un atelier de lancement commun. Nous avons précisé les attentes et les objectifs de Ricola puis analysé le potentiel de durabilité de la chaîne logistique. Le processus a été très intense et les échanges passionnants », se souvient Jan Bender.

Vinh Tran, Order Management Coordinator et responsable de la mise en œuvre opérationnelle de ces projets de logistique durable, va dans le même sens : « Nous avons mené une analyse critique des émissions de CO₂ et d'autres gaz à effet de serre liées au transport des produits Ricola entre les sites de production et les marchés mondiaux. Cela nous a permis de mettre en œuvre de premières mesures concrètes visant leur réduction, tous modes de transport confondus, lors du préacheminement, de l'acheminement et du post-acheminement. »

Des décisions basées sur la science

« Les décisions de Ricola en matière de protection du climat s'appuient toujours sur des faits scientifiquement prouvés », ajoute Jochen Layer, un principe également cher à Dachser. Pour calculer ses émissions de CO₂, Ricola collabore avec myclimate, une organisation internationale indépendante de protection climatique d'origine suisse. La collecte et le traitement des données sont conformes à la directive européenne sur la publication d'informations en matière de durabilité par les entreprises (Corporate Sustainability Reporting Directive - CSRD) qui s'appliquera aux sociétés de la taille de Ricola à partir de 2025. Ricola souhaite par ailleurs obtenir la certification B Corp avant la fin de l'année. Les entreprises certifiées s'engagent à inscrire dans leurs statuts leur décision d'agir en faveur du développement durable, d'instaurer des conditions de travail équitables et de pérenniser ainsi leur volonté d'œuvrer pour un avenir meilleur et plus durable. L'objectif de cette démarche est d'améliorer la transparence de la chaîne logistique et de l'orienter davantage sur les valeurs.

Divers modes de transport au banc d'essais

Cette analyse de la chaîne logistique et de la chaîne de valeur de Ricola a permis de définir les premières mesures concrètes. L'optimisation des conteneurs et l'exploitation de leur charge utile maximale ont entraîné des gains d'efficacité considérables qui ont abouti à une réduction de 12 % du volume total de transport nécessaire. « Cette optimisation a été pour nous un levier majeur », indique Vinh Tran.

Pour le transport courte distance des conteneurs entre l'usine suisse et le terminal ferroviaire, différentes technologies de motorisation zéro émission sont étudiées pour les camions. « Malheureusement, il n'est pas encore économiquement viable pour nous de passer à une solution tout électrique », constate Vinh Tran. L'entreprise attend de voir l'évolution des infrastructures et les mesures incitatives que proposeront les autorités

suisse. Il en est de même pour les camions à hydrogène, souvent considérés comme l'avenir du transport de marchandises, encore indisponible en nombre suffisant. En attendant que les nouvelles technologies arrivent à maturité et soient disponibles à grande échelle, Ricola mise sur le biodiesel. Cela lui permet d'économiser plusieurs tonnes de CO₂e supplémentaires par an.

Par ailleurs, le train est désormais privilégié pour le transport des bonbons entre le site de fabrication de Hambourg et le port de Rotterdam, d'où ils sont expédiés vers l'Asie et l'Amérique. « En effectuant le préacheminement par le train au lieu du transport combiné camion-barge, l'entreprise économise environ 51 tonnes de CO₂e par an », explique Cecilia Homilius.

De plus, l'utilisation de carburants maritimes durables permettra de réduire d'au moins 75 % les émissions de CO₂ liées au transport maritime par rapport au pétrole lourd conventionnel, sur l'ensemble du cycle de vie.

Pour les expéditions vers l'Asie (Hong Kong), Ricola et Dachser ont récemment testé avec succès le trajet entre Laufen et Gênes (Italie). « L'intégration des ports du sud permet d'optimiser davantage la distance et le temps de transport », explique Vinh Tran. C'est pourquoi les planificateurs logistiques examinent à présent d'autres destinations potentielles pour la chaîne d'approvisionnement de Ricola.

Transport aérien durable

Ricola souhaite également réduire son volume de fret aérien, déjà faible, sans toutefois y renoncer complètement en cas d'urgence. « Dans le cadre de ce projet, nous avons examiné quelle compagnie aérienne offre la meilleure liaison directe avec des avions modernes. Cela peut en effet faire une grande différence », constate Cecilia Homilius. Les calculs ont montré que sur le trajet principal entre Zurich et New York, les résultats pouvaient, selon la combinaison adoptée, varier entre 500g et 1 200g de CO₂e par tonne-kilomètre dans le bilan du cycle de vie. Dachser propose donc désormais à Ricola d'utiliser des carburants d'aviation durables (SAF), qui ont déjà permis d'économiser plus de 150 tonnes de CO₂e au cours du premier semestre 2023.

« Nous n'avons pas la prétention de sauver le monde, mais nous voulons, autant que possible, contribuer à le rendre meilleur », précise Jochen Layer. Au-delà des projets innovants menés avec Dachser, cette approche est bien accueillie au sein de Ricola, comme en témoigne le récent concours d'idées proposé aux alternants. « Nos étudiants ont tout de suite été enjoués et ont participé avec beaucoup d'enthousiasme. » Les 35 idées collectées pour le développement durable ont donné naissance à quatre projets consacrés à l'énergie éolienne, aux emballages durables, à la prévention du gaspillage alimentaire et à l'amélioration de l'efficacité des achats.

Pour Jochen Layer, ces initiatives sont, tout comme le projet mené avec Dachser, très prometteuses : « Elles démontrent l'importance des petites actions pour obtenir de grands changements. Cela donne envie d'aller plus loin. Nous poursuivons nos efforts. » Espérons que l'image du paysage de montagne immaculé continuera de rayonner longtemps de manière aussi positive.

M. Schick

Compétences réseau



Le port de Kristiansand

Un réseau nordique consolidé

Dachser continue de développer ses services et ses capacités en Scandinavie en créant de nouvelles agences et en renforçant sa structure managériale.

Dachser Suède déménage. C'est à Jönköping que se construit la plus grande agence de Dachser des pays nordiques. Elle compte 1 600 m² de bureaux, un entrepôt de 10 000 m² et un terminal de transbordement de 6 200 m² avec 70 quais de chargement. « Nous construisons pour l'avenir. La Suède possède un fort potentiel que nous souhaitons exploiter grâce à ce nouveau bâtiment », explique Carl-Johan Westas, Branch Manager de l'agence Dachser de Jönköping et Country Manager Dachser Sweden European Logistics. Cette nouvelle agence sera le principal hub de logistique contractuelle en Europe du Nord.

Parallèlement, Dachser étend sa présence sur le marché norvégien afin de fournir des services logistiques aux clients

situés dans le sud et l'ouest du pays et de leur faciliter l'accès aux marchés de l'UE. Le Groupe ouvrira en février 2024 une nouvelle agence à Kristiansand, dans le sud du pays. Elle contribuera à renforcer le réseau Dachser en Norvège, mais aussi dans l'ensemble des pays nordiques et de l'Europe.

Dans la continuité de cette évolution positive, Dachser renforce également sa structure managériale locale avec la nomination de Armend Krasniqi, actuellement General Manager, au poste de Country Manager. Armend Krasniqi a rejoint l'entreprise en 2019 et a contribué de manière décisive au renforcement de la position de Dachser sur le marché norvégien.

Plus de capacité en Bohême-du-Sud

Dachser a mis en service un nouvel entrepôt dans la zone industrielle de České Budějovice, en République tchèque. Avec une capacité de stockage de 25 000 palettes sur une superficie de 14 000 m², le bâtiment implanté en Bohême-du-Sud, dans le sud du pays, est conçu pour répondre aux besoins des clients locaux. Dans son agence tchèque en plein essor, Dachser proposera des services de logistique contractuelle, complétant son offre de groupage et d'entreposage. Le nouvel entrepôt permettra de créer 35 emplois supplémentaires.



Le centre-ville de České Budějovice



Michał Simkowski

Tristes adieux

Dachser fait ses adieux à Michał Simkowski, Managing Director European Logistics Dachser Poland, décédé le 20 novembre 2023 à l'âge de 51 ans des suites d'une grave maladie. Nous présentons nos sincères condoléances à son épouse Magdalena et à leurs deux enfants. « Le décès de Michał Simkowski est une grande perte, non seulement pour nos collaborateurs en Pologne, mais aussi pour toute la famille Dachser à travers le monde », a déclaré Wolfgang Reinel, Managing Director European Logistics North Central Europe chez Dachser. « Nous perdons un leader exceptionnel qui a toujours veillé à la qualité de notre réseau et dont la vision, l'engagement et la passion ont été une source d'inspiration pour beaucoup d'entre nous. Les contributions de Michał Simkowski au succès de Dachser et de ses clients sont inestimables. Nous gardons de lui un souvenir impérissable. »

Un camion frigorifique électrique

Le domaine d'activité Food Logistics innove également : Dachser teste quatre semi-remorques frigorifiques électriques à Erlensee, Hambourg et Langenau. Les remorques du fabricant Krone sont équipées d'un groupe frigorifique moderne et très efficace, d'une batterie d'une capacité de 23 kWh et d'un essieu à récupération d'énergie. Il faut entre trois et quatre heures pour recharger la batterie aux bornes de chargement de l'agence. Une fois la batterie chargée, la remorque peut être réfrigérée pendant cinq à six heures sans avoir recours à une alimentation électrique externe ou à un générateur.



Dachser teste un premier semi-remorque de caisses mobiles tout électrique

Dachser à 100 % en Afrique du Sud

Ayant racheté toutes les parts de sa coentreprise en Afrique du Sud, Dachser est désormais l'unique propriétaire de son agence sud-africaine, dont le siège est à Johannesburg. Le Groupe avait créé une coentreprise avec Jone Freight Pty. Ltd. en 2011 afin de renforcer, grâce à cette participation majoritaire, son réseau mondial de transport aérien et maritime dans la troisième économie africaine. Dachser vient d'acquiescer les 30 % de parts détenues par la famille fondatrice Duve.



Dachser se développe en Afrique du Sud

Vers une nouvelle ère électrique

Dachser continue de promouvoir l'e-mobilité dans la chaîne logistique. L'agence Dachser de Kladno, près de Prague (République tchèque), utilise pour la première fois un Volvo FH Electric. Ce camion électrique transporte deux caisses mobiles de nuit sur environ 180 km, entre Kladno et Hradec Králové, à l'est de la capitale. Ce trajet aller-retour est réalisé cinq fois par semaine. Durant la journée, il effectue également des navettes entre le site de Dachser et celui d'un client.



Pour en savoir plus sur @ILO, le fonctionnement et les possibilités du jumeau numérique, consultez le site Internet de DACHSER.





Remise du Prix de la
logistique à Dachser et à
l'Institut Fraunhofer IML

Un trophée pour la logistique de groupage

Le « Deutscher Logistik-Preis 2023 » a été attribué au jumeau numérique @ILO. Cet award de la logistique récompense six années de recherches menées conjointement par Dachser et l'Institut Fraunhofer IML. Le déploiement de cette technologie en Europe fait entrer la logistique de groupage dans une nouvelle ère.

Sur la scène, le beatboxer « Robeat » sort le grand jeu pour faire vibrer l'atmosphère avec ses percussions vocales. Pourtant, dans la salle de réception de l'hôtel InterContinental de Berlin, les spectateurs retiennent leur souffle. Finalement, le suspens est levé : les gagnants du « Deutscher Logistik-Preis 2023 » sont... Dachser et l'Institut Fraunhofer IML... la suite est couverte par un tonnerre d'applaudissements. La délégation, emmenée par Burkhard Eling, CEO de Dachser, et le professeur Michael ten Hompel, directeur général de l'Institut Fraunhofer IML, avait de bonnes chances de l'emporter. Au moment de monter sur l'estrade, le soulagement est visible. Sous une pluie de paillettes, les gagnants arborent des sourires radieux.

Les collaborateurs de Dachser et les chercheurs de l'Institut Fraunhofer collaborent depuis six ans au sein du Dachser Enterprise Lab dans le cadre de divers projets consacrés à la digitalisation. À lui seul, l'Institut Fraunhofer IML y a consacré plus de 1 700 jours de recherche. « Désormais, le jumeau numérique @ILO est définitivement entré dans l'univers de la logistique », constate Burkhard Eling.

Au terme des évaluations des quatre finalistes, les 17 membres du jury se sont prononcés sans équivoque pour le concept gagnant. Ils récompensent ainsi le projet commun de Dachser et de l'Institut Fraunhofer IML, intitulé « Dachser Future Terminal @ILO – un jumeau numérique innovant pour une logistique de groupage performante », visant à représenter en temps réel →

tous les colis, actifs et processus dans un entrepôt. @ILO est l'abréviation de « Advanced Indoor Localization and Operations ». Sur chaque palette est apposé un code Data Matrix bidimensionnel qui lui sert d'identifiant. Ces codes sont détectés par des centaines de capteurs optiques installés sur le plafond de l'entrepôt.

« Le concept peut être transposé chez les prestataires logistiques et les expéditeurs. Il associe des technologies éprouvées qu'il utilise de manière innovante pour répondre aux besoins des professionnels », a déclaré le jury. « Ce projet résout un problème fondamental de la logistique de groupage », souligne Thomas Wimmer, président du conseil d'administration de BVL, membre de l'équipe d'audit et organisateur du concours.

Le prix de la logistique 2023 braque les projecteurs sur ce projet de recherche novateur. Plus de 2 000 visiteurs se sont rendus à Berlin en octobre pour assister au 40^e Congrès allemand de la logistique, la plus grande et la plus importante manifestation du secteur, qui réunit chaque année les décideurs et les professionnels de la logistique dans les domaines de l'industrie, du commerce, des services et de la recherche. Une plateforme idéale pour récompenser les idées innovantes de la filière.

Une avancée pour la logistique

Pour Burkhard Eling, une chose est sûre : « Le projet @ILO représente une véritable avancée en matière d'efficacité logistique. En révolutionnant la transparence des opérations dans nos entrepôts, il peut transformer nos processus logistiques et accroître ainsi sensiblement leur efficacité et leur durabilité. »



@ILO reproduit les opérations logistiques dans l'espace numérique

Selon Stefan Hohm, CDO de Dachser, chargé des activités de R&D, le jumeau numérique @ILO apporte une nouvelle transparence sur tous les mouvements de marchandises dans l'entrepôt. « À l'avenir, nous mettrons les possibilités d'optimisation qui en découlent à la disposition de nos clients et de nos partenaires. » Le déploiement du système est en cours dans les agences de Copenhague, Erlensee et Überherrn. Il sera progressivement étendu aux grandes agences du réseau européen dans les prochaines années.

Des succès multiples

« Au-delà du projet @ILO, qui est à ce jour le plus grand programme de R&D de Dachser, la collaboration avec l'Institut Fraunhofer IML au sein du Dachser Enterprise Lab a souvent été couronnée de succès », précise Stefan Hohm. Ses effets sont déjà perceptibles sur les opérations de Dachser. Les innovations les plus récentes ont été réalisées dans des domaines tels que l'IA et l'analyse prédictive, la 5G et la télématique, les véhicules et les engins de manutention autonomes (VGA), l'automatisation et la robotique, l'architecture informatique et les espaces de données.

« Ces succès sont le fruit d'une approche commune adoptée dès la première heure », explique Volker Lange, responsable du service Emballages et Logistique commerciale de l'Institut Fraunhofer IML à Dortmund. Les scientifiques de l'Institut collaborent avec les experts de Dachser, au sein de petites équipes autonomes travaillant sur différentes missions de recherche. « Depuis le début, les réunions et échanges réguliers des différentes équipes avec les membres du conseil d'administration de Dachser ainsi que la direction de l'Institut Fraunhofer IML, jouent un rôle majeur », souligne Volker Lange.

« Les activités de recherche et développement menées dans le cadre de grands projets comme le jumeau numérique @ILO sont liées à un apprentissage commun », poursuit-il. Il faut en effet savoir passer du laboratoire à la pratique opérationnelle. Les nouveaux scanners optiques qui permettent d'identifier, de localiser, de mesurer et de visualiser toutes les palettes de l'entrepôt automatiquement et en temps réel en sont un bel exemple. Pour réaliser les essais, les chercheurs avaient installé plusieurs dizaines de capteurs dans un espace de stockage. Dachser a été tellement impressionné par les résultats que l'entreprise a décidé d'équiper ses deux entrepôts d'Unterschleissheim et d'Öhringen (Allemagne) pour effectuer les essais de terrain. « Trouver et installer 600 systèmes optiques de ce type a été un véritable défi. Cela nous a donné quelques sueurs froides », se souvient Volker Lange. « Mais ensemble, nous avons fini par y arriver. »

« La réussite des grands projets de recherche se nourrit de petits succès », souligne Andre Kranke, Head of Corporate Research & Development, responsable du projet @ILO-Projekt chez Dachser. Ce voyage à Berlin en fait partie. « L'attribution du prix de la logistique est une énorme motivation pour l'ensemble de l'équipe. Nous avons encore de grands projets à venir. »

M. Gelinck



Ensemble vers le sommet

Les alpinistes le savent bien : pour atteindre le sommet, il faut non seulement une bonne condition physique, mais aussi une démarche réfléchie et une équipe sur laquelle on peut compter dans les moments difficiles. Il en va de même dans la vie professionnelle. Afin de mettre ce principe en pratique, douze apprentis issus de sept agences Dachser allemandes se sont retrouvés dans le refuge Blaeishütte, au cœur du parc national de Berchtesgaden. Accompagnés par Jürgen Geilich, un coach expérimenté en motivation, ces jeunes ont été amenés à tester leurs limites lors de randonnées en montagne et sur des voies d'escalade avec descente en rappel. Ces expériences partagées ont permis de former une équipe soudée en très peu de temps.

La passion au service de l'innovation.

En tant que moteur de l'innovation dans le secteur de la logistique, DACHSER s'appuie sur une connectivité numérique transparente, à la fois au sein de son propre réseau et avec les systèmes de ses clients, optimisant en permanence l'ensemble de ses processus logistiques.

Préparer l'avenir.

Pour continuer à générer des nouvelles idées, nous investissons régulièrement dans les tendances, les technologies, les idées et les innovations clés. Celles-ci nous aident à améliorer la qualité de nos processus et à relever les nouveaux défis du marché, aujourd'hui et pour l'avenir.

dachser.com



GERMAN AWARD FOR
SUPPLY CHAIN MANAGEMENT
2023