

Édition 2/2021

# DACHSER

magazine

UN MONDE DE LOGISTIQUE INTELLIGENTE

A photograph of Burkhard Eling, the CEO of Dachser, standing in front of a modern building with a glass facade. He is wearing a dark suit, a white shirt, a patterned tie, and glasses. He is smiling and has his hands clasped in front of him. The background shows a clear blue sky and some greenery.

**« Dachser  
est promis  
à un brillant  
avenir »**

Burkhard Eling, nouveau  
CEO de Dachser : éclairages  
et perspectives

# L'art de la conservation

Acheminer des aliments vers leur destination finale tout en préservant leur fraîcheur, même sur de longues distances, préoccupe les Hommes depuis toujours. Cela a nécessité et nécessite encore beaucoup d'inventivité en matière de conservation.



**40 litres** de garum étaient contenus dans l'amphore romaine de 2 000 ans découverte il y a quelques années à Bâle (Suisse).

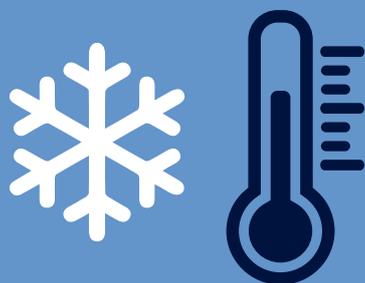
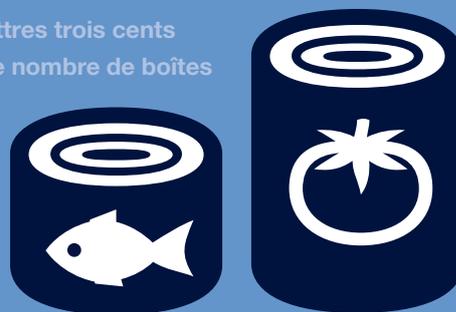
Hit culinaire, cette « sauce Maggi de l'Antiquité » était négociée dans tout le monde romain. Pour préparer cet assaisonnement à la mode romaine, on prenait des poissons avec leurs viscères, on les mettait en saumure, puis on les exposait au soleil pendant des mois, on laissait fermenter puis l'on pressait le tout.



**80 %** de son poids, c'est ce que perd la viande fraîche préparée en pemmican à la mode amérindienne. Après l'avoir séchée, rôtie et pilée, on la malaxe avec du suif et de la graisse de moelle osseuse pour obtenir une pâte formant une provision durable, que l'on peut mâcher ou consommer bouillie dans de l'eau. Le pemmican s'est révélé une source d'énergie indispensable lors des expéditions d'exploration des régions polaires ou de haute montagne.

**300 000 000 000 000,** soit en toutes lettres trois cents milliards, c'est le nombre de boîtes

de conserve produites chaque année. Contenant de la viande, du poisson, des fruits, des légumes, du Coca-Cola ou de la bière, elles peuvent aussi servir à expédier dans le monde entier de la viande de crocodile, des cuisses de grenouille ou des scorpions grillés. Aussi désuète que puisse paraître la boîte de conserve à l'ère du plastique, elle révolutionne notre culture alimentaire depuis 1804 et continue de le faire aujourd'hui.



**-70° Celsius,** c'est la température que peut atteindre un conteneur super-congélateur. À -62° C, au « point eutectique » (P.E.), toute l'eau contenue dans les cellules des aliments est gelée et toute décomposition microbienne stoppée. Les denrées peuvent ainsi être transportées ou stockées « indéfiniment » sans aucune perte de qualité.

**16 mm,** tel est le diamètre du plus petit enregistreur de données de réfrigération au monde, qui vient d'être présenté en Autriche. À peine de la taille d'un centime, ce bouton mesure et transmet les données de réfrigération des entrepôts et des transporteurs pour assurer en continu le contrôle réglementaire de la sécurité de la chaîne du froid et de la durée de conservation des denrées alimentaires.





## Chère lectrice, cher lecteur,

Certains se sont peut-être demandé si cela « pouvait continuer ainsi ». En mars, le porte-conteneurs « Ever Given » a bloqué le canal de Suez et perturbé les chaînes logistiques mondiales déjà mises à très rude épreuve par la pandémie. Et depuis, le marché du fret maritime ne s'est pas encore véritablement calmé.

Après de nouvelles vagues de COVID-19, Yantian, quatrième plus grand port à conteneurs dans le monde, ne fonctionnait qu'à environ 40 % de ses capacités à la mi-juin. Conséquence : les capacités sont réduites alors que l'économie mondiale redémarre et que la demande est forte. Mais même dans cette situation tendue, nous sommes toujours à la recherche de la meilleure solution pour nos clients.

On me demande souvent s'il ne faudrait pas complètement revoir la question de l'approvisionnement et des chaînes logistiques à cause du coronavirus et des engorgements sur les voies commerciales. Or ni la paralysie du canal ni la pandémie ne sauraient mettre fin à la mondialisation de l'économie. Cependant, une combinaison plus intelligente entre chaînes logistiques régionales et mondiales sera nécessaire pour renforcer la stabilité et la fiabilité de l'approvisionnement en marchandises.

Dans tous les cas, nous ferons l'impossible pour rendre les chaînes logistiques aussi fiables, transparentes et durables que possible avec et pour nos clients.

Cordialement,  
Burkhard Eling, CEO de Dachser

## Dossier

- 06 Interview du CEO :** Burkhard Eling échange sur le changement de direction de l'entreprise familiale

## Forum

- 12 Hommes & marchés :**  
La constance dans le changement
- 14 Essai :** Tout ce qui compte –  
De la prévisibilité de l'être

## Compétences

- 16 Logistique européenne :** Double mixte –  
Comment Amer Sports lance les nouvelles tendances sur les marchés
- 20 Logistique vaccinale :**  
Comment Dachser fait progresser la lutte contre la pandémie à Berlin
- 22 Échos du laboratoire du futur :**  
L'hydrogène porteur d'espoir
- 24 Processus logistiques :** Faciliter la manutention dans l'entrepôt grâce aux données
- 28 Perspectives en logistique :** Business Development Manager – Une vision d'ensemble

## Réseaux

- 30 Compétences réseau :** Des nouvelles du monde Dachser
- 32 Expériences vécues en période de confinement :** « Nous sommes tous dans le même bateau »

## Bonnes nouvelles

- 35 Mega-trailers :** Plus d'espace pour une meilleure empreinte carbone



Abonnez-vous en un clic  
à notre eLetter !

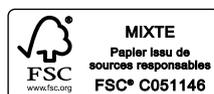


Toutes les facettes  
du monde captivant  
de la logistique sur  
[www.dachser.fr/eletter](http://www.dachser.fr/eletter)  
(en anglais)



## DACHSER magazine

**Éditeur :** DACHSER SE, Thomas-Dachser-Str. 2, D-87439 Kempten, Internet : [www.dachser.com](http://www.dachser.com)  
**Directeur de la publication :** Dr. Andreas Froschmayer **Rédacteur en chef :** Christian Aucher, tél. : +49 831 5916-1426, fax : +49 831 5916-8-1426, e-mail : [christian.aucher@dachser.com](mailto:christian.aucher@dachser.com) **Comité de rédaction :** Theresia Gläser, Annette Rausch, Christian Weber **Vente :** Andrea Reiter, tél. : +49 831 5916-1424, e-mail : [andrea.reiter@dachser.com](mailto:andrea.reiter@dachser.com) **Production :** Schick Kommunikation, Kerschensteinerstr. 25, D-82166 Gräfelfing, e-mail : [info@schick-kommunikation.de](mailto:info@schick-kommunikation.de) **Chef de projet :** Marcus Schick **Conception :** Ralph Zimmermann **Crédit photos :** photos internes sauf Foto Sienz (p. 1, 3, 4, 6, 8), gettyimages (p., 2, 5, 11, 12, 13, 14, 15, 20, 22, 23, 31), Wilson (p. 4, 16, 17, 18, 19), Julia Laatsch (p. 24, 25, 26, 27), Nico Pudimat (p. 5, 28) **Illustration :** Ralph Zimmermann (p. 12, 13, 14, 15) **Impression :** Holzer Druck und Medien Druckerei und Zeitungsverlag GmbH, Fridolin-Holzer-Str. 22-24, D-88171 Weiler im Allgäu Tirage : 35 000 ex./62<sup>ème</sup> 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.



# CROSSDOCKING



## Investir dans l'avenir

La pandémie l'a clairement souligné une fois de plus : la logistique est un élément indispensable de notre vie quotidienne. Comment se comporte Dachser France dans ce domaine ? Le prestataire logistique crée plus de 300 nouveaux emplois.

 <http://bit.ly/Dachser-France-recrutements>



## Certification pharmaceutique exigeante

L'agence Dachser de Shanghai a franchi une étape importante dans la logistique du secteur Life Science & Healthcare en obtenant la certification CEIV Pharma de l'IATA. Elle s'ouvre ainsi des opportunités et des possibilités d'action entièrement nouvelles :

 <http://bit.ly/Dachser-Shanghai-certification-CEIV-Pharma>



## Stratégie de protection du climat

Le réchauffement climatique s'accélère. Pour en savoir plus sur la stratégie à long terme mise en place par Dachser :

 <http://bit.ly/Dachser-stratégie-de-protection-du-climat>



## Onze zones de livraisons sans émissions

Extension de la démarche DACHSER Emission-Free Delivery. Dachser souhaite étendre cette démarche à au moins onze villes européennes d'ici 2022. La feuille de route associée figure dans l'article suivant :

 <http://bit.ly/Dachser-livraisons-urbaines>



Représentant d'une  
nouvelle génération :  
le nouveau CEO  
de Dachser

# « Préserver le bon, accroître l'agilité »

Le 1<sup>er</sup> janvier dernier, le nouvel Executive Board de Dachser a commencé ses travaux. Le changement de direction de l'entreprise familiale est intervenu en des temps incertains. Burkhard Eling, nouveau CEO de Dachser, a accordé un entretien au sujet de l'innovation et de la transformation numérique, de l'importance de la protection du climat et du rôle de l'être humain dans la logistique de demain.

**Monsieur Eling, prendre les rênes de Dachser au cœur d'une pandémie mondiale, cela ressemble à une mission difficile. Quel regard portez-vous sur le début de l'année ?**

Burkhard Eling : Le changement avait en fait été préparé de longue date et ne dépendait pas des évolutions actuelles du marché. Mais il est certain que les derniers préparatifs ont été achevés au cours d'une année à tous égards exigeante et extraordinaire, marquée par la pandémie de coronavirus et ses conséquences sur les chaînes logistiques internationales. Nous avons cependant bien traversé la crise et cette tendance s'est maintenue au premier semestre 2021. Les chiffres clés globalement réjouissants reflètent nos capacités logistiques particulières et nos excellentes relations avec nos clients et partenaires. Nous avons pu ainsi non seulement conserver nos clients, mais dans de nombreux cas les lier plus fortement à Dachser et même étendre nos relations commerciales. Nous n'aurions pas espéré une telle évolution en avril et mai de l'année dernière, notamment après le premier confinement strict et le recul en partie drastique des envois sur les réseaux de transport routier européens. →



Logistique globale pour  
les clients actuels et futurs

### **Qu'en retirez-vous pour l'exercice en cours ?**

Notre modèle économique s'est avéré résilient, dynamique et particulièrement souple. Cela nous a fait gagner en notoriété et a fait naître un sentiment d'appartenance qui nous a grandement motivés. Je tiens particulièrement à mentionner le grand engagement de nos collaborateurs et collaboratrices, ainsi que de tous ceux qui roulent pour Dachser. Ils se sont adaptés rapidement et avec souplesse à la nouvelle situation et ont mis en œuvre les instructions données de façon rigoureuse, contribuant ainsi de manière significative au succès de l'entreprise. Durant le premier confinement en particulier, avec ses tout nouveaux défis, il était formidable de voir comment nos collaborateurs et collaboratrices ont maîtrisé la situation.

### **Pensez-vous que la direction est bien parée pour l'avenir ? La pandémie n'est, il est vrai, pas le seul défi à relever. Les changements liés à l'avancée de la mondialisation et de la transformation numérique se poursuivent. À cela s'ajoute le changement climatique et l'évolution démographique.**

L'avenir de Dachser se résume en une formule simple : « Préserver le bon, accroître l'agilité ». Nous avons réparti les tâches en conséquence au sein de la direction et dans certains cas créé de nouvelles compétences. Mon collègue Stefan Hohm prend ainsi la tête de la nouvelle Executive Unit « IT & Development » en tant que CDO (Chief Development Officer). Il regroupe sous sa direction les services informatiques de Dachser avec leurs 800 collaboratrices et collaborateurs, les services de recherche et développement ainsi que la gestion des idées et de l'innovation à l'échelle de l'entreprise. Parallèlement, il est responsable des activités de logistique contractuelle et des solutions sectorielles à l'échelon mondial. Nous avons ainsi mis au niveau du comité de direction un puissant dispositif qui permet d'affronter les défis de la transformation numérique et l'évolution des besoins du marché.

### **Quel est dans ce cadre le rôle du conseil d'administration ?**

Bernhard Simon, qui a dirigé l'entreprise avec beaucoup de succès durant de longues années en tant que CEO et actionnaire, l'a rejoint au milieu de l'année en qualité de président. Au même moment, Michael Schilling, qui a présidé durant 20 ans aux côtés de Monsieur Simon, a également rejoint le conseil d'administration. Avec un comité de direction recomposé, ainsi qu'un conseil d'administration disposant d'une connaissance inestimable du marché et de l'entreprise, Dachser a préparé la direction du groupe pour la décennie à venir. Pour la nouvelle équipe de direction, le fait d'avoir un « œil critique » aussi expérimenté que le conseil d'administration la place dans une situation idéale.

### **Lorsque vous dites « Préserver le bon, accroître l'agilité », qu'entendez-vous par le bon ?**

Avant tout, Dachser est et restera une entreprise entièrement familiale. Les actionnaires sont engagés au sein de l'entreprise par des règles de gouvernance exemplaires. Nos valeurs, esprit entrepreneurial, courage d'innover, respon-

---

**« Notre popularité auprès de nos clients et partenaires nous a grandement motivés. En cette année, nous devons notre réussite essentiellement à nos collaborateurs et collaboratrices, ainsi qu'à tous ceux qui roulent pour Dachser. »**

Burkhard Eling, CEO de Dachser

sabilité d'intégration, loyauté et engagement, durabilité, intégrité et sincérité, ouverture sur le monde et respect, sont et demeurent une base inébranlable qui assure l'orientation et la cohésion de notre entreprise dans le monde entier. La force que Dachser tire de ce socle s'affiche très clairement durant cette pandémie. Depuis des années, notre mission se définit ainsi : « Nous créons l'excellence, en termes d'alliance et d'intégration intelligente, d'un maillage de compétences logistiques au niveau mondial. Nous optimisons ainsi le bilan logistique de nos clients. » Nous ne changerons rien à cette maxime, qui est l'expression de notre mission.

#### **Quel est dans ce cadre le rôle du réseau logistique ?**

Notre réseau abouti et finement maillé est notre colonne vertébrale. Le réseau Dachser de transport de groupage est l'un des plus performants d'Europe, voire le plus puissant. La densité du réseau exploité par Road Logistics ou confié à des partenaires à long terme parés pour l'avenir fait qu'aucune acquisition majeure n'est plus nécessaire. Nos clients ont par ailleurs accès au réseau mondial d'Air & Sea Logistics. Dans le même temps, nous savons qu'ils évoluent sans cesse et modifient leurs modèles d'entreprise de façon dynamique, afin notamment de relever les défis de la transformation numérique. C'est pourquoi nous devons nous aussi en permanence améliorer notre réseau et nos services, en concertation étroite avec eux.

#### **Dans quel domaine pensez-vous par ailleurs nécessaire d'accroître votre agilité ?**

Dachser a un certain nombre de missions importantes à accomplir pour l'avenir. Nous les aborderons de manière proactive et systématique. J'aimerais mettre en exergue trois sujets en particulier : d'abord l'innovation et la transformation numérique ; ensuite la protection du climat, et enfin, le développement du personnel.

#### **En tant que mégatendances, l'innovation et la transformation numérique sont sur toutes les lèvres et par conséquent malheureusement un peu brouillées. Qu'y associez-vous exactement ?**

Pour garantir notre pérennité, nous devons doter notre réseau des toutes dernières technologies, de manière à en tirer une valeur ajoutée. Dachser a toujours été innovant, et nos systèmes informatiques de base sont uniques. Mais nous ne devons pas nous reposer sur nos lauriers, d'autant plus que les avancées technologiques progressent

à un rythme toujours plus rapide. C'est pourquoi, comme indiqué précédemment, nous avons regroupé « IT & Development » dans une nouvelle Executive Unit sous la direction du CDO.

#### **Pouvez-vous nous donner un exemple des missions qui vous attendent ?**

Sur un plan technologique, nous nous concentrons sur l'optimisation et la numérisation de nos processus de production et de vente. Nous nous intéressons à l'intelligence artificielle et à l'apprentissage automatique, et nous travaillons à cet effet depuis plusieurs années de manière intensive et efficace au sein du Dachser Enterprise Lab avec l'Institut Fraunhofer IML de Dortmund, notamment pour intégrer les technologies et les processus les plus récents dans nos projets de transformation numérique. Nous avons ainsi par exemple développé et déployé conjointement un algorithme d'analyse prédictive qui nous permet de prévoir avec exactitude les volumes d'envois entrants au niveau des différentes agences. Nous allons par ailleurs équiper plus de 8 000 caisses mobiles de dispositifs de localisation compatibles 5G alimentés à l'énergie solaire, afin d'assurer le suivi en temps réel de nos envois.

#### **Quels sont dans ce cadre les avantages pour les clients ?**

Nous faisons tout cela pour rendre nos processus encore plus efficaces et accroître peu à peu pour nos clients la visibilité de leur chaîne logistique, grâce à une planification plus précise. Et nous améliorerons encore le raccordement de nos clients à l'aide d'outils et d'interfaces numériques.

#### **La logistique, rappelons-le, n'est pas un échange de données et d'informations, mais consiste surtout à réaliser des transports physiques. La protection du climat et de l'environnement sont ainsi également à l'ordre du jour. Que prévoyez-vous à ce sujet ?**

Chez Dachser, nous sommes convaincus qu'à long terme seules pourront prospérer les entreprises qui s'orienteront vers un développement durable. En matière de protection du climat, nous voulons nous concentrer essentiellement sur les améliorations et les innovations technologiques. En tant qu'entreprise de logistique physique en particulier, il existe de nombreuses possibilités d'optimisation en termes d'efficacité énergétique et des processus. Pour identifier ces améliorations, la recherche et le développement prennent de plus en plus d'importance. →

**Burkhard Eling a pris les fonctions de CEO (Chief Executive Officer) et de porte-parole de l'Executive Board le 1<sup>er</sup> janvier 2021. Âgé de 50 ans, il est membre de l'Executive Board de Dachser en tant que CFO (Chief Financial Officer) depuis 2013. Il a notamment dirigé le déploiement mondial du système SAP et la transformation de la société mère en sociétés europaea (SE). Burkhard Eling a également conduit l'application du programme d'innovation stratégique Idea2net à l'échelle du groupe.**

### **Pouvez-vous nous donner un exemple ?**

Je citerai bien sûr notre concept du domaine de la logistique urbaine sans émissions, récompensé il y a deux ans par le ministère fédéral allemand de l'environnement. Dans les 24 prochains mois, nous aurons déployé DACHSER Emission-Free Delivery dans au moins 11 villes d'Europe. Même si nous n'exploitons nous-mêmes qu'une petite flotte et travaillons avec des entreprises de transport indépendantes, les carburants fossiles devront dans le transport et la logistique être remplacés dans les décennies à venir par des modes de propulsion et des carburants respectueux du climat.

### **Comment voyez-vous alors l'électromobilité dans le transport de marchandises ?**

Les moteurs électriques ont certainement leur place dans les transports urbains. Pour le transport longue distance, le futur appartient à la technologie de l'hydrogène. Les jalons sont désormais posés pour ce changement. Nous y contribuerons activement, notamment à travers notre engagement au sein de l'Association allemande de l'hydrogène et des piles à combustible (DWV).

### **Lorsqu'on évoque l'avenir, les concepts qui reviennent généralement en premier sont la transformation**

### **numérique, l'automatisation, les mégadonnées et l'intelligence artificielle. L'être humain a-t-il encore une place dans tout ça ?**

Dans les débats, on a parfois l'impression qu'il deviendra bientôt superflu en logistique. Mais nous ne partageons pas cette vision de l'avenir, au contraire. Les technologies ne servent qu'à soutenir les collaboratrices et collaborateurs logistiques dans l'accomplissement de leurs tâches. Leur formation et leur engagement sont déterminants pour la qualité, pour la satisfaction et la fidélité de nos clients, et donc en fin de compte pour le succès de l'entreprise. C'est notamment la gestion de la crise sanitaire qui nous a confortés dans ce principe.

### **Quelle forme d'agilité attendez-vous de vos collaboratrices et collaborateurs à cet égard ?**

Comme je l'ai dit, nous évoluons en logistique dans un environnement très dynamique. C'est un défi pour nous tous. C'est pourquoi nous mettons tout en œuvre pour que nos collaborateurs et collaboratrices bénéficient d'une formation continue. Beaucoup de tâches restent à accomplir dans ce domaine, notamment en ce qui concerne les nouvelles technologies. Nous continuerons d'investir dans l'attractivité de Dachser en tant qu'employeur, afin de recruter les meilleurs spécialistes et les meilleurs cadres sur le marché du travail.

Le réseau Dachser  
relie le monde



# Point d'ancrage de la stabilité

Dachser a maintenu les recettes du groupe à un niveau presque constant en cette année 2020 de crise sanitaire. Pour le présent exercice, nous nous concentrons sur les investissements dans les capacités logistiques, les équipements techniques et les systèmes numériques.

« Nous avons tenu notre promesse d'être un point d'ancrage de la stabilité dans un contexte de crise sanitaire », a indiqué Burkhard Eling, lors de la présentation des résultats de l'année 2020. La conférence de presse digitale a permis au CEO de Dachser d'annoncer un chiffre d'affaires consolidé de 5,61 milliards d'euros pour le groupe. Malgré divers effets très graves de la crise sanitaire sur le commerce et l'économie, le chiffre d'affaires n'affiche avec 0,9 % qu'une légère diminution par rapport à l'exercice précédent.

Dachser a permis aux chaînes logistiques mondiales de ses clients de fonctionner sans interruption et a su trouver des solutions flexibles face aux goulets d'étranglement, notamment à l'échelle des liaisons intercontinentales. « Nous avons également réussi à protéger la santé de nos collaboratrices et collaborateurs de façon optimale, sans oublier le soutien apporté à nos partenaires de longue date en Europe », a souligné M. Eling.

La baisse du chiffre d'affaires de 2,2 % à 4,5 milliards d'euros dans le domaine d'activités Road Logistics est compensée par une augmentation de 5,2 % à 1,2 milliard d'euros dans le domaine d'activités Air & Sea Logistics. Ce secteur d'activité a bénéficié des capacités internes de fret aérien par charter et des tarifs de fret élevés pour les transports intercontinentaux. Le nombre d'envois au niveau du groupe a diminué de 2,5 %, passant à 78,6 millions d'unités, tandis que le tonnage global a chuté de 2,9 %, pour atteindre 39,8 millions de tonnes.

La pandémie a sollicité l'entreprise et ses clients de manières diverses et variées : « Après un bon premier tri-

mestre, les confinements ont entraîné dans bien des pays d'Europe des baisses spectaculaires du nombre d'envois sur le réseau de transport routier européen, a expliqué Burkhard Eling. Mais à partir de juin, une nette reprise s'est dessinée, avec des volumes supérieurs aux niveaux de 2019 quasiment en permanence. Notre modèle économique s'est avéré résilient, dynamique et particulièrement souple. »

## FACTEURS DU SUCCÈS DE DACHSER

### 190 millions d'euros

seront investis en 2021 (contre 142,6 millions en 2020) dans le réseau logistique de Dachser, des capacités supplémentaires pour la logistique contractuelle ainsi que pour la digitalisation des processus et des modèles économiques.

### 61,6 %,

c'est le taux de capitaux propres de Dachser. En lien avec l'engagement clair des actionnaires dans l'entreprise familiale, cela soutient la politique éprouvée d'une croissance basée sur nos propres forces.

### 625

apprentis et étudiants ayant suivi une formation en alternance ont entamé en 2020 une carrière dans le groupe en Allemagne, et ce malgré les contraintes imposées par la crise sanitaire.

## Une petite minute !

Avec les premiers succès dans la lutte contre la pandémie, le moment de renouer avec les contacts physiques sur le lieu de travail se rapproche. Comment c'était déjà ? Souvenons-nous : le temps semble passer plus lentement lorsqu'on a un contact visuel direct avec l'autre. D'après des expériences de psychologues de l'université de Genève sur la perception du temps, un contact visuel est généralement ressenti comme plus court que sa durée réelle. D'un point de vue neurobiologique, cela s'expliquerait par l'attention accrue que déclenche le neurotransmetteur dopamine sur un ensemble de régions du cerveau. À l'inverse, ce n'est pas le cas lors d'une excitation émotionnelle. Dans ce cas, le temps subjectif s'accélère : face à un stimulus visuel désagréable, une grosse araignée par exemple, la plupart d'entre nous surestiment le temps écoulé durant l'incident. Mieux vaut donc ralentir le temps en revenant aux bonnes vieilles conversations « les yeux dans les yeux ».



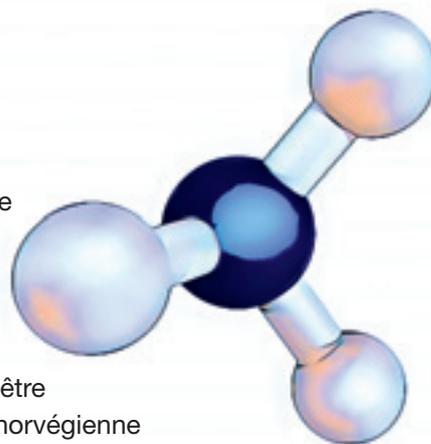
## Nouveau décompte

Le CO<sub>2</sub> alimente beaucoup les discussions ces temps-ci. Toutefois, il n'est pas forcément malsain. C'est ce qu'ont pu récemment confirmer Gérard Liger-Belair et Clara Cilindre, chercheurs de l'Université de Reims Champagne-Ardenne. En tant qu'œnologues, leur spécialité est plutôt le vin. Aussi ont-ils d'autant plus de mérite d'avoir conduit une étude autour de la bière. Afin de déterminer de quelle manière la teneur en CO<sub>2</sub> de l'acide carbonique affecte l'expérience gustative, ils ont calculé combien de bulles se formaient lorsqu'on verse une bière à fermentation basse dans un verre. C'est maintenant pour ainsi dire officiel : jusqu'à deux millions de bulles peuvent s'élever dans un verre de 50 centilitres. Mais il ne faut pas les contempler trop longtemps. Le test scientifique de saveur a en effet montré que lorsque la plupart d'entre elles se sont échappées, la bière devient fade.



## À pleine vapeur verte

L'ammoniac est vraiment désagréable. Ce gaz toxique est le composé chimique de l'azote et de l'hydrogène (NH<sub>3</sub>). Incolore, soluble dans l'eau et dégageant une odeur âcre irritante, il fait pleurer et suffoquer. Mais il a un bon côté : selon des experts du secteur maritime, dans 30 ans, un navire sur quatre pourrait fonctionner au gaz ammoniac. Non seulement, sa combustion ne dégage pas de dioxyde de carbone, mais l'hydrogène qu'il véhicule dans sa molécule peut être transformé sur place en électricité grâce à des piles à combustible. La société norvégienne de classification DNV prévoit que la part de l'ammoniac dans le bouquet énergétique des vaisseaux de navigation intérieure et maritime atteindra 25 % d'ici 2050, aux côtés du gaz de pétrole liquéfié, du diesel, du fioul lourd et des biocarburants.



## La 6G progresse

La technologie 5G pour réseaux de télécommunications en est encore à ses balbutiements en Europe, que la version supérieure est déjà dans les starting-blocks. Pour faire passer la technologie cellulaire et la mise en réseau numérique au niveau supérieur et ainsi ne pas se laisser distancer par l'Asie et les États-Unis, la Commission européenne travaille déjà d'arrache-pied sur le développement et le déploiement de la 6G dès 2030. Les données seront transmises 100 fois plus rapidement qu'avec la 5G – avec des avantages majeurs pour la communication cellulaire, mais aussi l'industrie et l'agriculture.



## Heureux qui comme Ulysse...

Le télétravail a aussi ses avantages : un gain de temps lié à la disparition des trajets domicile-travail, de façon générale une plus grande facilité à coordonner vie professionnelle et vie privée, une plus grande efficacité individuelle et bien d'autres encore. C'est l'expérience vécue par bon nombre d'entreprises qui ont dû adapter très rapidement et sans grande préparation leur organisation du travail à la situation infectieuse et aux restrictions sanitaires. Mais un aspect risque d'être freiné dans ce processus, c'est la « sérendipité », le « heureux hasard » qui résulte de l'échange d'idées ou d'informations non planifié mais souvent inspirant qu'autorise la vie quotidienne en entreprise, à l'occasion des réunions autour de la machine à café, des pauses déjeuner ou des manifestations en commun. De tels déficits de communication ont aussi pour effet de doucher l'enthousiasme pour le télétravail. Comme le montre une étude de Deutsche Bank Research, deux personnes interrogées sur trois souhaiteraient après la crise travailler seulement « quelques fois » par semaine chez elles. Quant au télétravail à plein temps, seulement 15 % de celles qui l'avaient expérimenté avant le coronavirus souhaitaient continuer ainsi, et seulement 5 % de celles qui avaient connu ce mode de travail avec la pandémie.



**Que signifie « sérendipité » ? Le conte persan des « Trois princes de Serendip » expose comment ces trois princes partis en mission ne rejoignirent jamais leur destination initiale. Mais en chemin, de nombreuses observations fortuites leur permirent de tirer des conclusions judicieuses, qui leur valurent gloire et célébrité. Mais il ne suffit pas de s'en remettre au hasard. Le grand microbiologiste Louis Pasteur (1822 – 1895) l'avait pressenti : « Le hasard ne favorise que les esprits préparés. »**



Aimé, détesté et craint :  
le monde des chiffres

# Tout ce qui compte

Les êtres humains ont commencé très tôt à quantifier les choses. Mais il s'est passé beaucoup de temps entre les premiers chiffres et la vie rythmée par les données qui nous semble si évidente aujourd'hui.

C'est un trait qui caractérise des communautés du monde entier : la « mère » patrie compte régulièrement ses ressortissants et s'assure aussi qu'ils se portent bien. Des armées de statisticiens sont mobilisées dans ce but. Avec une belle assiduité, ils remplissent des tonnes de dossiers de chiffres et de tableaux. En Allemagne, où l'administration est réputée pour son sens du détail, l'Office fédéral de la statistique fait imprimer depuis longtemps une revue annuelle. Dernièrement, ce document comptait pas moins de 716 pages portant sur des thèmes allant du taux de natalité à la longueur du réseau routier en passant par la consommation d'œufs par habitant.

Les souverains des grandes civilisations avaient déjà compris qu'il était plus facile de gouverner grâce aux statistiques. Des tablettes d'argile de l'ancienne Égypte et de Babylone témoignent de premiers recensements il y a plus de 5 000 ans. Et pour la vie économique des sociétés aux populations en pleine expansion, il était indispensable d'enregistrer les stocks de marchandises. L'invention des chiffres, autrement dit de symboles représentant des nombres spécifiques, facilita cette tâche. En Égypte antique, une anse de panier signifiait 10, une corde enroulée 100 et une fleur de lotus 1 000.

On était donc encore très loin des premiers systèmes de numération. Le recours aux mains et aux pieds pour le comptage avait certes été remplacé dès l'âge de pierre par des entailles sur des os d'animaux. Des cailloux ont également très tôt servi à gérer les stocks. Mais les historiens supposent qu'il a fallu attendre les comptables de Mésopotamie pour que certaines quantités de cailloux soient remplacées par des fragments d'argile de formes différentes. Ces marqueurs étaient conservés dans des récipients scellés. Afin de ne pas avoir sans arrêt à les briser, on a commencé à les identifier par des symboles extérieurs.

## Sacrés Romains, avec leurs chiffres en lettres !

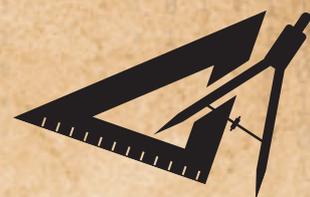
Les chiffres ont ouvert la voie à des calculs plus complexes : un papyrus égyptien du deuxième siècle avant J.-C. expliquait ainsi de manière pratique comment diviser le pain et calculer la superficie de terrains. On savait même extraire les racines carrées. Et en Europe ? Dans la Grèce antique, les mathématiciens tels que Pythagore, Thalès de Milet ou Euclide étaient tenus en très haute estime. Les Romains ont ensuite envahi toute l'Europe avec leur système de numération peu commode. La division de MCMXXXII par XLVIII nous plonge dans une très grande perplexité, mais cela ne date pas

d'aujourd'hui. Aussi, en dehors des additions simples, on voyait vite s'accumuler les points d'interrogation dans les yeux des gens lorsqu'il s'agissait de calculer avec des lettres. Il a fallu attendre le 13<sup>e</sup> siècle pour que les marchands italiens en aient assez d'avoir autant de mal à gérer les flux commerciaux croissants. Un dénommé Leonardo Fibonacci eut alors l'idée lumineuse d'introduire le système des chiffres arabes en Europe. Les avantages étaient immenses : les Arabes ayant emprunté le zéro aux Indiens, cela permit de simplifier substantiellement les calculs. Ils attribuèrent une signification non seulement aux chiffres eux-mêmes mais aussi à leur position au sein des nombres, ce qui aboutit à un système plus clair et plus concis.

## Le monde entier sous forme de « 1 » et de « 0 »

La diffusion des chiffres arabes conduisit à une renaissance des mathématiques et stimula l'esprit d'invention en Europe. Au lieu d'exemplaires uniques, on fabriquait depuis le 19<sup>e</sup> siècle des produits en série, et la normalisation des unités de temps et de mesure locales favorisa les échanges et les transports. Les machines à calculer mécaniques devinrent de plus en plus puissantes avant d'être remplacées par les ordinateurs. Les machines électriques supposant un message clair (« on » ou « off »), le système binaire composé de zéros et de uns fut redécouvert.

Aujourd'hui, ce sont les technologies numériques qui présentent la réalité aux êtres humains et à leurs entreprises sous des jours toujours nouveaux afin qu'ils puissent la comprendre et la maîtriser dans sa complexité quasi infinie. Ce que sont le 1 et le 0 dans l'univers binaire s'exprime sur un plan linguistique par l'acronyme IT (Information Technology). Cette expression désigne toutes les applications du calcul binaire, des simples opérations arithmétiques sur une calculatrice au contrôle de réseaux complexes, en passant par l'apprentissage automatique et l'intelligence artificielle. Et le traitement algorithmique des nombres est la promesse de bien plus encore : « L'intelligence artificielle « change la donne » au plan mondial », constate Morten Irgens. Le doyen de la faculté de l'économie, de l'innovation et de la technologie de l'université Kristiania d'Oslo le prédit : « L'IA changera nos vies et nos sociétés. On dit parfois que le meilleur moyen de maîtriser l'avenir est de le créer. Ne laissons pas les autres s'en charger. » L'humanité a donc encore besoin de beaucoup de créativité mathématique. Pour gérer des volumes de données qu'une revue annuelle de 716 pages ne saurait contenir. S. Ermisch



**Bonnes nouvelles pour les allergiques au calcul : les mathématiques n'ont rien à voir avec les chiffres, tout au moins d'après le sens littéral du terme : « Mathematikos » vient du grec mathēma, qui signifie « enseignement ». Si Platon l'utilise dans le sens de « porté sur l'enseignement » pour caractériser le cœur de sa théorie des idées, l'idée du bien, ce maître à penser de l'Antiquité revient bien-tôt à la dure réalité des chiffres, en définissant l'arithmétique, la géométrie et l'astronomie, soit un univers de chiffres, comme les domaines centraux de la Science.**



Nouveaux groupes cibles  
sous les projecteurs : padel,  
sport tendance



# Double mixte

En matière de sport et d'art de vivre, Amer Sports est incontournable. Le fabricant d'articles de sport finlandais regroupe sous un même toit un grand nombre de grandes marques mondiales. Pour introduire des sports tendance comme le padel sur les marchés européens, une coopération bien coordonnée est également nécessaire au plan logistique.

**D**es balles sont échangées sur une surface verte deux fois plus petite qu'un court de tennis. Le point sort après un smatch ? Pas de problème ! La balle frappe le mur de fond de quatre mètres de haut et revient sur le terrain. Et le jeu continue.

Ce jeu, qui combine tennis et squash, c'est le padel. Il se joue toujours en double. Comme au tennis, un filet installé au milieu du terrain en gazon naturel ou synthétique sépare les acteurs. Les balles sont échangées au-dessus de ce filet. Mais elles ne doivent pas – contrairement au squash – être envoyées directement contre les grands murs

qui entourent le terrain. Les balles utilisées sont semblables aux balles de tennis, mais avec une pression inférieure pour qu'elles ne rebondissent pas aussi haut. Les raquettes ont une surface pleine percée de petits trous. En fibre de verre, elles ressemblent assez à une pagaie (paddle en anglais, d'où le nom de cette discipline, padel).

Dès les années 1960, ce jeu s'est répandu en Amérique latine et même aux États-Unis et au Canada. En Europe, l'Espagne et le Portugal sont les bastions du padel. Des championnats du monde ont été créés en 1992 et un circuit professionnel en 2005. En Europe centrale, ce sport est →

encore relativement peu connu. Ainsi, la Fédération allemande de tennis ne compte que 40 installations et moins de 2 000 licencié(e)s de padel.

### Marques pour amateurs de sport

Depuis quelque temps, Dachser s'occupe dans toute l'Europe du transport des balles et raquettes de la marque Wilson utilisées pour ce nouveau sport tendance. Surtout connu des amateurs de tennis et de golf, Wilson a très rapidement décelé le potentiel du padel en Europe centrale et du Nord. Wilson appartient au fabricant finlandais d'articles de sport Amer Sports. Si l'entreprise implantée à Helsinki n'est connue que de quelques initiés, la plupart des sportifs connaissent les marques rattachées à Amer Sports comme Wilson : le fabricant de skis Atomic en particulier est familier aux amateurs de sports d'hiver. Les passionnés d'activités de plein air aiment s'équiper chez le spécialiste canadien Arc'teryx ou chez le fabricant français Salomon. L'entreprise suédoise Peak Performance combine mode et sport. Et Suunto, société implantée à Vantaa, près d'Helsinki, est renommée pour ses montres de sport et ses ordinateurs de plongée.

Bon nombre de ces produits sont expédiés depuis l'Eurohub Überherrn de Dachser, situé en Sarre, près de la frontière franco-allemande, à des détaillants d'articles de sport dans toute l'Europe. C'est également à deux pas de là que la société Amer Sports Europe Services exploite l'un de ses centres de distribution. Dans son entrepôt actuel, Amer Sports stocke essentiellement des produits des marques Wilson et Arc'teryx, tout en gérant les retours de la marque Salomon.

Mais, du fait d'une croissance rapide, l'entrepôt se trouve régulièrement confronté à ses limites. Heureusement, le site Überherrn de Dachser est juste à côté. Celui-ci prend un rôle particulier dans le réseau Dachser. Effectuant les opérations habituelles d'une agence le jour, il fonctionne

comme un Eurohub et devient alors l'une des trois plaques tournantes de Dachser pour les envois de groupage européens. Chaque mois, près de 70 000 tonnes de marchandises sont distribuées via cette dernière vers 228 sites en Europe. Les transports européens sont étroitement liés aux services de fret aérien et maritime de Dachser Air & Sea Logistics, qui sont également représentés à l'agence d'Überherrn. Parallèlement aux services de manutention, le centre logistique propose une surface d'entreposage de 60 000 mètres carrés pour un total de 100 000 palettes.

### Tous les sports populaires rassemblés sous le même toit

Depuis 2007, Dachser travaille avec Amer Sports, et cette collaboration n'a cessé de se développer. Depuis plus de cinq ans, les marchandises palettisées de la marque Wilson sont en quasi totalité distribuées par Dachser. Le site d'Überherrn est parfaitement adapté à cet effet. « Le développement de notre activité a suivi le succès d'Amer Sports », déclare Caroline Schäfer, Key Account Manager European Logistics chez Dachser.

De nombreux conteneurs renfermant des balles de tennis, des raquettes, des chaussures ou du matériel d'escalade arrivent chaque jour à Überherrn, d'Extrême-Orient le plus souvent. Tout ce qu'Amer Sports ne peut plus traiter dans son propre entrepôt est stocké dans un premier temps chez Dachser, des balles de tennis pour l'essentiel. « Le grand avantage, c'est que nous pouvons réagir très rapidement, car nous sommes juste à côté », précise Caroline Schäfer.

Des commerces traditionnels ou en ligne sont approvisionnés depuis Überherrn. Alors que de nombreux magasins ont dû rester fermés plus ou moins longtemps l'an dernier, la vente d'articles de sport sur Internet a connu un véritable boom. Nombre de sportives et sportifs ont redécouvert la course à pied et d'autres sports de plein air durant cette période de confinement. Grâce à la vente en ligne de chaussures et de vêtements résistant aux intempéries, il n'y a pas eu de vrai ralentissement dans la circulation des marchandises.

Mais Dachser, avec son dense réseau européen, assure encore d'autres missions logistiques pour les fabricants d'articles de sport. Des raquettes de padel de la marque Wilson fabriquées en Espagne sont ainsi acheminées à Überherrn, d'où elles sont ensuite distribuées. Pour la marque d'activités de plein air Arc'teryx, Dachser organise la collecte des marchandises au centre de réparation Amer-Sports en Suisse. Des montres de sport de la marque Suunto sont acheminées depuis Vantaa, en Finlande, vers des grossistes de toute l'Europe. À dater d'octobre 2021, le site Dachser d'Ainring, près de Salzbourg, fournira les amateurs de sports d'hiver d'Europe en équipements de ski Atomic et Salomon, marques distribuées par Amer Sports.

Aux portes de la grande métropole lyonnaise se joue par ailleurs un autre volet important de la collaboration entre Dachser et Amer Sports. C'est là que Dachser livre à des revendeurs d'Europe centrale et orientale, du Benelux et des Pays nordiques des articles Salomon, la marque la plus prestigieuse et couronnée de succès d'Amer Sports.



La logistique européenne est de la partie



Avantage au jeu en équipe

« Dachser nous offre une solution standard pour l'expédition depuis tous nos centres logistiques. Que nous envoyions des marchandises depuis l'un de nos entrepôts d'Allemagne, de France, de Finlande ou d'Écosse, nous connaissons les standards uniformes de Dachser ; ils sont identiques dans toute l'Europe, indique Sebastian Chrometzka, Transportation Manager EMEA chez Amer Sports. En fait, nous apprécions le fait d'avoir chez Dachser une interlocutrice unique qui, en tant que « capitaine d'équipe », qui prend en charge nos demandes en coordination avec ses collègues Dachser sur place dans les agences. »

### Logistique urbaine pour boutiques de marque

Avec l'évolution qui se dessine clairement dans le commerce de détail, les boutiques dédiées à une marque dans les centres-villes prendront de plus en plus d'importance. Amer Sports prévoit par exemple d'ouvrir encore d'autres boutiques axées sur les produits des marques Salomon et Peak Performance. « Dachser fait jouer ici ses atouts dans la livraison en centre-ville », souligne Caroline Schäfer. Dans le cadre du projet novateur « DACHSER Emission-Free Delivery », l'entreprise prévoit en effet dans les deux prochaines années de mettre en œuvre dans au moins onze villes européennes des services de livraison en

centre-ville sans émission grâce à des vélos cargo à assistance électrique et des véhicules de livraison électriques.

Dachser gère également pour le compte d'Amer Sports les défis liés au Brexit. Une attention toute particulière est par exemple accordée aux équipements et accessoires de golf de la marque Wilson, transportés d'Écosse vers l'Union européenne (UE). Depuis la sortie du Royaume-Uni de l'UE, les réglementations douanières sont plus complexes et Amer Sports livre ses marchandises regroupées dans le Nord de la France, où s'effectuent les procédures de dédouanement. Au sein de l'agence de Carvin, dans le Pas-de-Calais, Dachser France se charge de diffuser les marchandises palettisées dans le réseau de distribution de l'UE. Caroline Schäfer note ici aussi un volume de commandes nettement plus élevé que lors de la saison précédente. « En tant que sport conforme aux normes de distanciation physique, le golf est de plus en plus apprécié », pense-t-elle.

Et le champ d'activités d'Amer Sports pourrait bien encore s'élargir. L'entreprise fait en effet partie depuis 2019 d'un consortium dirigé par le groupe chinois Anta Sports, l'un des plus grands fabricants d'articles de sport au monde. Ce consortium tente actuellement d'implanter en particulier les marques Salomon et Arc'teryx en Chine. Il est fort possible que Dachser contribue un jour à introduire le padel dans l'empire du Milieu.

A. Heintze

**Le padel, ou padel-tennis, est actuellement le sport de raquette qui connaît l'expansion la plus rapide au monde. Depuis longtemps solidement implanté en Amérique du Nord et du Sud, il commence à se faire une place en Europe, avec notamment une forte pénétration dans la péninsule ibérique. L'Espagne compte à elle seule 2,5 millions de pratiquants. Cette passionnante combinaison de tennis et de squash, qui se joue uniquement en double, semble donc promise à un grand avenir.**

# Des vaccins pour Berlin

Vaccins, équipements de protection et logistique intelligente : face à la pandémie, le Sénat de Berlin s'appuie sur une logistique vaccinale et un partenariat bien rodé, notamment avec l'agence Dachser de Berlin Schönefeld.

« C'est vraiment incroyable, mais grâce à notre esprit d'équipe, nous avons réussi. » Lorsque Olaf Schmidt se remémore 2020 et les derniers mois de 2021, il s'étonne encore de ce qui a été accompli et sourit de satisfaction. Le General Manager du centre logistique Berlin Brandebourg de Dachser à Schönefeld évoque la pandémie de COVID-19, la course contre la montre et la logistique intelligente utilisée pour approvisionner de manière fiable la population en équipements de protection et en vaccins.

Mais chaque chose en son temps. À la mi-mai 2020, l'administration du Sénat de Berlin a contacté le centre logistique de Berlin Brandebourg de Dachser pour qu'il organise très rapidement le stockage et la distribution de masques et d'équipements de protection. « Il était urgent d'agir », se souvient Olaf Schmidt. C'est pourquoi Dachser a rapidement répondu présent. Fin juin, le centre logistique a fait le nécessaire pour stocker 130 conteneurs maritimes. En

juillet, trois Boeing 747 étaient attendus. « En l'espace de quatre semaines, nous avons à nouveau 8 000 palettes en stock. »

« Mais ce n'était qu'un début », indique Falk Wenk, Contract Logistics Manager du centre logistique de Berlin Brandebourg. « Le stock de palettes entreposées a encore augmenté pour atteindre 11 000 en janvier 2021, mettant à rude épreuve tous nos effectifs et nos systèmes. » Pour Falk Wenk, le stockage et la distribution de masques et de tests de dépistage rapide relèvent de la logistique contractuelle classique. « Les processus sont bien rodés chez Dachser, même avec une charge de travail élevée. Les vaccins sont venus s'ajouter ensuite. »

## Appel à l'aide de l'administration du Sénat

Le 27 décembre, l'Agence européenne des médicaments (EMA) a délivré les autorisations de mise sur le marché des premiers vaccins. S'attendant à cette décision prévisible, l'administration du Sénat de Berlin avait pris contact avec Dachser le 7 décembre en ces termes : « Nous avons un problème... ». C'est ainsi qu'avait débuté la discussion se souvient Olaf Schmidt. Puis il avait poursuivi : « Vous nous avez aidé dans la logistique des équipements de protection. Votre système logistique permet-il également de gérer l'entreposage de vaccins ? »

« La logistique vaccinale constituait pour tout le monde un défi avec divers impondérables ; nous n'avions aucun schéma directeur, poursuit Olaf Schmidt. Au début, un prestataire de services pharmaceutiques a dû stocker les



**« Nous nous réjouissons de pouvoir, grâce à notre savoir-faire logistique, apporter notre contribution à la société et à la lutte contre la pandémie. »**

Olaf Schmidt, General Manager du centre logistique Dachser Berlin Brandebourg

vaccins dans un entrepôt sécurisé par l'armée allemande. Ce site dispose de congélateurs à très basse température, jusqu'à -75 °C. Nous avons ensuite fait appel à notre système de gestion d'entrepôt Mikado pour assurer l'entreposage et démarrer les livraisons. Nous nous sommes aussi occupé d'acquérir des conteneurs réfrigérés adaptés au stockage des vaccins, que nous avons livrés aux six centres de vaccination de Berlin, aux pharmacies des hôpitaux et aux équipes de vaccination mobile. » En parallèle, la livraison d'équipements de protection et, surtout, de tests de dépistage rapide à destination des écoles, s'est poursuivie.

« Le travail d'organisation a été considérable », ajoute Olaf Schmidt. Il y a eu, entre autres, des réunions quotidiennes avec tous les participants au projet vaccinal de Berlin, la collaboration avec les prestataires pharmaceutiques et la coordination des escortes policières pour les véhicules de livraison.

Afin de livrer les vaccins aux centres de vaccination en toute sécurité et dans le respect des règles de pharmacovigilance, et aussi d'assurer la traçabilité des différents lots, Dachser s'est appuyé pour le transport terrestre sur son système de gestion du transport Domino, et pour l'entreposage, sur le logiciel de gestion d'entrepôt Mikado. « C'était la condition de base pour avoir un processus logistique vaccinal structuré et une gestion prévisionnelle de la distribution des vaccins, souligne Olaf Schmidt. À la livraison des premières doses, nous avons de suite planifié les deuxièmes doses requises dans le processus vaccinal et réservé les capacités nécessaires. »

### Des solutions rafraîchissantes réalisées par l'atelier

Pour la logistique vaccinale, l'agence Dachser de Berlin devait se procurer rapidement environ 150 conteneurs de transport réfrigérés pour produits pharmaceutiques. Cela a été rendu possible grâce à une relation de longue date avec un client. Comme il faut 48 heures pour reconditionner les blocs réfrigérants de ces conteneurs, Dachser a rapidement installé une caisse mobile isotherme dans l'entrepôt. « Nos collaborateurs de l'atelier ont confectionné des étagères sur mesure pour les blocs réfrigérants des batteries. Les entretoises conçues pour les blocs réfrigérants sont également des solutions astucieuses, idéales pour la manutention et le reconditionnement. Cela a été un vrai plaisir de voir l'engagement de tous les membres de l'équipe », indique Olaf Schmidt.

Le fait que les entrepôts et les transports soient surveillés exprime en partie la passion inhérente à la logistique vaccinale en période de pandémie. La fourniture de vaccins ayant été retardée une fois en mars à cause d'un camion de livraison défaillant, les tabloïds ont immédiatement titré « chaos vaccinal ! ». « Mais nous et notre partie de la chaîne logistique, n'y étions pour rien », précise Olaf Schmidt. Aujourd'hui, il ne peut s'empêcher de sourire de cette brève agitation médiatique. « Aujourd'hui, Dachser fait l'objet d'une plus grande attention, qui est loin de se cantonner au seul projet vaccinal », poursuit Olaf Schmidt. Et il ajoute avec fierté : « Nous nous réjouissons de pouvoir, grâce à notre savoir-faire logistique, apporter notre contribution à la société et à la lutte contre la pandémie. » M. Schick



La navette approvisionnant les centres de vaccination



L'entrepôt de stockage des éléments réfrigérants



Caisnes isothermes pour le transport des vaccins

# L'hydrogène porteur d'espoir

Premier élément du tableau périodique, l'hydrogène est aussi le premier dont on peut espérer qu'il nous fasse accéder à une logistique sans émissions de gaz à effet de serre.

**L**e transport et la logistique nourrissent des attentes élevées face au vecteur énergétique que constitue le dihydrogène ( $H_2$ ). Et ces attentes sont tout à fait justifiées. L'élément chimique le plus abondant de l'univers est le seul à répondre à trois critères fondamentaux en matière de protection du climat, même s'il reste encore bon nombre d'obstacles à surmonter.

## **$H_2$ comme source d'énergie obtenue sans émissions**

Le premier facteur déterminant est la possibilité de fabriquer ce gaz volatile sans aucune émission. L'électrolyse permet en effet de décomposer l'eau ( $H_2O$ ) en oxygène et en hydrogène sous l'effet d'un courant électrique. Ce procédé est considéré écologique à condition que le courant provienne de sources renouvelables comme l'énergie solaire, éolienne ou hydraulique.

L'électrolyse consomme près d'un tiers d'énergie de plus que ce qui est stocké dans l'hydrogène qu'elle produit. Ainsi, la mise à disposition d'une quantité suffisante d'énergie verte à faible coût est un défi essentiel à relever pour parvenir à une économie hydrogène durable.

Un autre aspect est souvent oublié : l'électrolyse exige aujourd'hui de l'eau douce de qualité potable – un peu moins de dix litres par kilogramme d'hydrogène. Cela signifie des investissements supplémentaires en dessalement d'eau de

mer dans les régions désertiques fortement ensoleillées où l'on envisage en priorité de produire le dihydrogène  $H_2$ .

## **$H_2$ comme élément de base de carburants plus propres**

Deuxième raison pour laquelle l'hydrogène suscite tellement d'attentes :  $H_2$  est l'élément de base de tous les carburants synthétiques, également appelés e-fuels, powerfuels, power-to-liquid ou power-to-gas. Le premier élément du tableau périodique peut être combiné avec du carbone et de l'oxygène pour obtenir diverses chaînes d'hydrocarbures, que ce soit du méthane, du méthanol, du diesel ou du kérosène. Mais ce procédé pose lui aussi un défi : l'apport en énergie est encore une fois élevé.

On oublie souvent que l'on a non seulement besoin d'hydrogène vert mais aussi de dioxyde de carbone, qu'il faut d'abord extraire de l'atmosphère sans générer d'émissions. C'est à cette seule condition que le carburant e-fuel est climatiquement neutre. Selon le carburant synthétique, il ne reste que 40 à 60 % de la quantité d'énergie renouvelable du début de la chaîne de processus. Ainsi, souvent ces procédés ne sont pas rentables. Mais lorsqu'on ne peut utiliser directement l'électricité ou l'hydrogène pour la propulsion ou le transport, les e-fuels constituent une option intéressante, à employer par exemple dans les applications maritimes et aériennes.



À l'hydrogène sont associés de nombreux espoirs d'une énergie plus propre

## H<sub>2</sub> comme « moteur » de la pile à combustible

La troisième raison, décisive, pour laquelle H<sub>2</sub> est un élément important de la solution est que l'hydrogène peut être reconverti en électricité sans aucune émission de gaz à effet de serre ni de polluants atmosphériques. C'est ce qui se produit dans la pile à combustible, qui est en fait le pendant de l'électrolyse. Lors de la réaction dite d'oxydoréduction, les électrons de l'hydrogène sont transférés à l'oxygène de l'atmosphère. On obtient ainsi une électricité pouvant servir à actionner des moteurs ou recharger des batteries. Les seuls « déchets » sont de la vapeur d'eau propre et de la chaleur. Pour les véhicules utilitaires, on utilise la pile à combustible échangeuse de protons (PEM Fuel Cell), qui présente une efficacité élevée. Selon une simulation réalisée par Dachser, un tracteur de caisse mobile consommerait un peu moins de dix kilos de H<sub>2</sub> sur 100 kilomètres. Malgré les premières expériences positives sur des prototypes de pile PEM et des camions fabriqués en petite série, un certain nombre de détails restent toutefois à régler avant que la pile puisse être adoptée à grande échelle. Ainsi, le carburant hydrogène et l'oxygène de l'air aspiré doivent être d'une pureté extrême, pour éviter que les délicats composants de la pile à combustible ne s'encrassent rapidement et que la durée de vie du système ne soit réduite. En plus d'une technologie de filtration de l'air très élaborée, les construc-

teurs automobiles devront utiliser du H<sub>2</sub> 5.0, autrement dit un hydrogène pur au moins à 99,999 %, un défi de taille pour l'ensemble du système d'approvisionnement en H<sub>2</sub>.

Il reste ensuite à déterminer quel est le meilleur moyen de stockage de l'hydrogène dans un camion. Dans des réservoirs sous pression à 350 bars comme c'est déjà le cas dans les bus ? Ou dans un réservoir mis à froid, sur le principe du GNL (gaz naturel liquéfié) ? Les moyens utilisés varient encore suivant les constructeurs. On peut s'attendre à ce que l'on privilégie les réservoirs réfrigérés à H<sub>2</sub> liquéfié pour les applications exigeant des volumes de chargement et des rayons d'action élevés.

Conclusion : l'hydrogène pourrait s'imposer comme une technologie incontournable pour le transport et la logistique, parallèlement à l'utilisation directe d'électricité produite à partir de sources renouvelables. C'est à la fin de cette décennie, au plus tard, que l'on verra si et de quelle manière les hautes attentes placées dans l'hydrogène auront été exaucées. Les constructeurs de véhicules utilitaires sont de plus en plus nombreux à choisir cette technologie d'avenir pour innover au service de la protection du climat et de la logistique.

Andre Kranke  
Department Head Trends & Technology Research  
Corporate Research & Development

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.

# Des données pour une meilleure qualité des processus et plus d'ergonomie

Pour mieux comprendre les étapes de manutention en entrepôt, Dachser s'est associé avec la startup MotionMiners. Sur cinq de ses sites, les partenaires ont testé un nouveau procédé visant à améliorer la qualité des processus – ce qui devrait se répercuter de manière avantageuse sur l'ergonomie.

**S**ur tout le réseau Dachser, des opérateurs logistiques veillent en permanence à ce que les chaînes logistiques des clients fonctionnent de manière fiable. Pour la plupart, ils interviennent au cœur de l'activité logistique, à savoir les entrepôts logistiques. Dans ce domaine, le travail est surtout de type manuel : déchargement des camions, flashage des marchandises, transport des palettes dans l'entrepôt pour un stockage temporaire ou un chargement immédiat dans un autre camion. C'est un métier incessant et fébrile. Il s'accompagne de processus bien rodés faisant désormais partie de la routine. Néanmoins, il existe toujours des possibilités d'amélioration et de simplification pour les collaborateurs. À cet effet, une analyse des processus s'appuyant sur des résultats de mesure est indispensable. L'inconvénient : bon nombre d'analyses ne sont pas véritablement objectives. La plupart des méthodes classiques utilisées présentent en effet plusieurs points faibles. →



Dortmund figurait parmi les agences du groupe à tester la technologie de MotionMiners

**Pour rendre les processus de manutention plus transparents et plus facilement mesurables, MotionMiners mise sur la technologie des « balises ». Ces émetteurs radio miniatures disposant d'une source d'alimentation intégrée peuvent rapidement être installés dans les zones correspondant aux différents processus. L'équipement de mesure détecte les signaux radio de ces émetteurs et détermine ainsi leur emplacement actuel, comme un GPS. Les données d'activité et de localisation sont toujours collectées de manière anonyme, sans qu'aucun lien ne puisse être établi avec les employés observés.**

Il n'est pas non plus du goût de tout le monde d'être observé par une autre personne dans l'exercice de son activité, ce qui fait partie intégrante de certaines méthodes d'examen traditionnelles. Consciemment ou inconsciemment, les collaborateurs et collaboratrices observés sont alors soucieux de s'acquitter aussi bien et aussi vite que possible de leurs tâches. Si ce procédé donne des résultats et fournit ainsi d'importants indices sur la manière dont se déroule tel ou tel processus et sur ce qui peut être amélioré, les données sont non seulement subjectives, mais aussi très longues à collecter.

Dachser s'est donc mis à la recherche de nouvelles solutions pour optimiser l'efficacité et par là-même la qualité du travail dans la manutention de marchandises. L'entreprise a trouvé son allié en une jeune entreprise de Dortmund. C'est là que trois collaborateurs de l'institut Fraunhofer pour les flux logistiques et de marchandises (IML) s'étaient associés en octobre 2017 pour former MotionMiners. Depuis l'été 2019, cette startup exerce indépendamment de l'institut Fraunhofer.

### **Faire avancer les projets de développement**

Dachser s'engage depuis longtemps avec des startups de la logistique dans la recherche de solutions innovantes. C'est ainsi que le Dachser Enterprise Lab travaille en collaboration étroite avec l'IML de Dortmund à l'élaboration de projets de recherche et développement visant à faire évoluer le réseau Dachser. Ceux-ci portent plus particulièrement sur des thèmes relatifs aux technologies numériques,

notamment la science des données et l'intelligence artificielle, le repérage en temps réel, la norme de communication mobile 5G, la mise en réseau de machines (Internet des objets), les véhicules autonomes et les systèmes d'entreposage adaptatifs.

C'est dans ce cadre que Dachser a découvert MotionMiners. La jeune startup s'est tout d'abord concentrée sur la recherche de potentiels d'amélioration dans l'entrepôt. En collaboration avec Dachser, elle a ensuite étendu ses efforts aux opérations de manutention des marchandises.

La technologie proposée par MotionMiners permet d'enregistrer les données réelles des processus et des environnements de travail, sans collecter les données des employés. En pratique, le projet se déroule ainsi : des mesures ont été effectuées ces derniers mois dans cinq agences Dachser d'Allemagne. Des capteurs mobiles placés sur un vêtement ou un bracelet porté par les collaborateurs (« wearables » en jargon informatique) livrent des données anonymisées. Ces dispositifs de suivi des mouvements sont normalement surtout utilisés dans le domaine sportif. Les créateurs de MotionMiners utilisent pour leur part la détection automatique d'activité pour optimiser l'intralogistique.

Associés à des capteurs fixes (balises) positionnés dans l'entrepôt ou sur des rayonnages, ils enregistrent les processus effectifs. C'est ainsi que l'on a pu enregistrer des données de manutention, de chargement et déchargement, de flashage ou de transfert de palettes dans l'entrepôt. Les capteurs enregistrent non seulement les durées des processus mais également les mouvements éprouvants.



Kit d'outils de MotionMiners pour l'optimisation des processus de manutention

## Analyses anonymisées

La collecte des données a été décidée à la suite d'une concertation approfondie avec le comité Informatique du conseil d'entreprise. Les collaborateurs et collaboratrices participaient sur la base du volontariat et leurs données anonymisées ont été évaluées par la suite. Dans ces conditions, ils ont pu travailler sans stress, de manière tout à fait naturelle. « Nous n'avons eu aucune difficulté à convaincre nos collaborateurs de participer » assure Steffen Faul, Operations Manager Transit Terminal à Langenau, l'un des sites où ont été effectuées les mesures. Ils n'ont pas trouvé les capteurs gênants. « L'avantage de ce dispositif, c'est qu'il nous donne la possibilité d'enregistrer de manière objective les opérations quotidiennes et tous les événements imprévus », explique Mauritius Herden, Team Leader Production Processes chez Dachser Food Logistics. « Les données ainsi obtenues nous assurent un niveau de transparence inimaginable auparavant », ajoute Cornelius John, Team Leader Production Optimization au siège du groupe à Kempten.

Les cartes de fréquentation ou heatmaps sont également très intéressantes. Elles permettent de voir sur le plan de la zone de manutention les itinéraires suivis le plus souvent par les opérateurs logistiques, les endroits où se produisent des goulets d'étranglement et les temps d'attente. On peut alors étudier les problèmes sur site et dans l'idéal les éliminer.

## Réduire les contraintes physiques

« Le plus intéressant, c'est ce que nous avons appris en termes d'ergonomie », indique Mauritius Herden. Les balises renseignent le nombre de fois qu'un collaborateur se penche, par exemple pour flasher les étiquettes au bas d'une palette ou pour ramasser un objet quelconque. Nous avons aussi constaté que les déchargements impliquaient de nombreux efforts au-dessus de la tête. « Finalement, les mesures nous donnent pour la première fois un jeu de données vraiment fiable pour évaluer le stress physique des collaborateurs et collaboratrices », précise-t-il.

Fin décembre 2020, 1 800 heures de données avaient été collectées sur les cinq sites. « Ce qui nous importait dans le cadre de ce projet, c'était de faire apparaître clairement de quelles durées de processus nous parlons en réalité », indique en résumé Cornelius John. « Sur cette base, nous avons pu élaborer des recommandations et des mesures concrètes pour garantir une approche plus stratégique et plus efficace des opérations de manutention et assurer par ailleurs un meilleur soutien des opérateurs logistiques dans leur activité. » Pour Steffen Faul, c'est un avantage certain. « Nous avons pu mesurer les contraintes effectives auxquelles sont soumis nos collaborateurs, ce qui nous a permis d'éviter des arrêts maladies voire des pathologies professionnelles. »

Si les recommandations aux agences étaient jusqu'ici surtout fondées sur l'intuition ou des échantillons aléatoires, nous disposons désormais de données objectives et précises. « Nous pourrions à l'avenir élaborer des propositions d'actions et proposer les structures les plus adaptées selon les cas », a déclaré Cornelius John.

Après une phase pilote d'un peu plus d'un an, le projet est désormais poursuivi sur d'autres sites. Des données seront



La technique de soutien accompagne les opérateurs

ainsi collectées dans différentes agences d'Allemagne et d'autres pays ainsi que pour d'autres processus et activités au sein de l'entrepôt. « Une extension progressive des mesures dans le réseau Dachser est prévue dans les années à venir », annonce Cornelius John. Steffen Faul espère par ailleurs que les mesures sur les sites pilotes se poursuivront. « Les tâches à accomplir évoluent au fil du temps. C'est pourquoi je suis très favorable à de nouvelles mesures, même au sein de notre entrepôt logistique de Langenau. » Enfin, les clients doivent eux aussi tirer profit des données recueillies. « Ils profitent de la transparence acquise dans le domaine de la manutention, car nous avons ainsi trouvé des angles d'approche pour optimiser les processus de production, ce qui devrait au bout du compte nous permettre d'améliorer encore la qualité fournie », conclut Cornelius John.

A. Heintze



PERSPECTIVES  
D'AVENIR  
EN LOGISTIQUE

# Une vision d'ensemble

Selina Hipp est arrivée  
dans l'entreprise dans le cadre  
d'un changement d'orientation  
professionnelle

## Au départ, Selina Hipp n'avait même pas envisagé d'intégrer la logistique dans son plan de carrière. Tout comme l'industrie chimique. Pourtant, elle combine aujourd'hui professionnellement ces deux secteurs en qualité de Business Development Manager Switzerland DACHSER Chem Logistics.

**D**étermination, curiosité et une bonne dose d'intrépidité – c'est avec ces qualités que Selina Hipp aborde beaucoup de choses dans sa vie, et notamment sa carrière. Et lorsque l'occasion s'est présentée de réaliser une toute nouvelle expérience en Suisse, cette jeune femme de 31 ans n'a pas hésité longtemps. Le nouveau poste de Business Development Manager Switzerland DACHSER Chem Logistics présentait toutefois quelques défis. « L'industrie chimique est très importante en Suisse pour Dachser et recèle un fort potentiel, explique Selina Hipp. C'est un marché captivant mais aussi complexe, qui exige d'acquiescer tout d'abord une expertise spécifique. » Cela l'a amenée dès le début à beaucoup analyser, apprendre et dialoguer. « Nous nous sommes tout de suite très bien entendus dans l'équipe, et mes collègues sont toujours là pour me conseiller et m'aider », indique Selina Hipp.

### Une accès détourné à la logistique

Cette jeune Allemande est bien intégrée au sein de Dachser depuis déjà pas mal de temps. Elle est entrée dans l'entreprise il y a presque cinq ans dans le cadre d'un changement d'orientation professionnelle. « Lorsque j'ai vu l'annonce à l'époque, j'ai pensé : ça a l'air passionnant. J'avais entendu parler de l'entreprise, car mon oncle travaillait dans les transports et la logistique », explique Selina Hipp. Mais il était tout sauf évident qu'elle exercerait elle-même un jour dans la logistique. Durant sa licence d'économie d'entreprise, Selina a acquis une expérience professionnelle dans une agence événementielle pour passer ensuite dans un cabinet de conseil en gestion et finalement se laisser tenter par une startup technologique. « Grâce à ces différentes expériences, j'ai appris à gagner en confiance, à préparer et présenter des informations de manière adaptée à un groupe cible, ainsi qu'à planifier et organiser de manière rentable. J'ai toujours eu à cœur la vision d'ensemble. Mais tout cela n'avait pas grand chose à voir avec la logistique », précise-t-elle. Entre-temps, la logistique n'a plus de secrets pour elle. Selina Hipp a débuté chez Dachser en 2016 et a fait ses preuves en tant qu'assistante du responsable pays en Suisse. Elle a été l'interlocutrice des responsables d'agence, des ventes et des services, ainsi que l'interface avec les autres filiales étrangères et le siège social à Kempten, en Allemagne.

« C'était une mission très diversifiée. Elle demandait beaucoup de patience, d'empathie et de persévérance. En même temps, on m'a confié plusieurs projets, par exemple dans le domaine de l'innovation. J'ai ainsi contribué à mettre en œuvre le programme d'innovation stratégique « Idea2net » de Dachser en Suisse. Je me suis également occupée de la réception et supervisé douze apprentis. » Parallèlement, elle a décroché en formation continue un master axé sur la gestion stratégique. Le poste nouvellement créé de Business Development Manager DACHSER Chem Logistics en Suisse a constitué l'étape suivante de son parcours professionnel.

### Investie dans un nouveau poste

L'offre Corporate Solution DACHSER Chem Logistics existait déjà en Suisse, mais Selina Hipp a été chargée d'accélérer le développement de la solution sectorielle. Avant même de prendre ses fonctions, elle a participé à divers stages dans des agences de Dachser à l'étranger. Elle a également collaboré avec des experts de DACHSER Chem Logistics au siège en Allemagne, ainsi qu'avec son ancien et son nouveau patron, Urs Hähner, le responsable pays pour la Suisse, en vue d'affiner le profil de la solution sectorielle pour ce pays. « Dans les cinq prochaines années, la solution d'entreprise DACHSER Chem Logistics devrait devenir un acteur reconnu de l'industrie chimique en Suisse et un partenaire logistique privilégié des entreprises de chimie locales, explique Selina Hipp. C'est notre mission, et je suis ravie de pouvoir apporter ma contribution. » Elle est épaulée par des experts du siège, qui sont ses principaux interlocuteurs pour les questions techniques. Selina Hipp est par ailleurs en contact étroit avec les directeurs commerciaux en Suisse et leurs équipes. Son travail porte principalement sur l'analyse du marché, le soutien à la vente pour les questions relatives à la chimie, ainsi que l'évaluation et la préparation de formations.

### En quête de nouvelles idées

En plus de ses fonctions de Business Development Manager, Selina s'occupe, en collaboration avec un groupe de travail interne de huit personnes, du programme d'innovation « Idea2net » en Suisse. Tout collaborateur peut dans ce cadre soumettre ses idées pour améliorer l'univers Dachser. C'est ainsi que l'on travaille actuellement sur des tutoriels pour aider les apprentis dans leurs processus d'apprentissage quotidiens. L'idée d'un employé concernant les aspects techniques des instructions de dédouanement est actuellement examinée par le siège en Allemagne. L'amoureuse de danse jazz reste attachée à une chose. Selina Hipp espère que davantage de femmes s'enthousiasmeront à l'avenir pour la logistique comme domaine professionnel : « Je suis souvent la seule femme dans les réunions, et je peux très bien imaginer que le point de vue des femmes constitue un atout formidable à bien des égards. » Les femmes occupant des postes clés sont encore une minorité, mais elles ne sont pas rares chez Dachser. L'agence de Grevenmacher au Luxembourg est dirigée par une équipe de jeunes femmes. Dans d'autres filiales étrangères également, en Europe et en Asie, on trouve des femmes aux postes de direction. « Leur succès est pour moi une formidable motivation », conclut Selina Hipp. L. Becker

**La solution sectorielle professionnelle DACHSER Chem Logistics combine les prestations logistiques standardisées d'une entreprise familiale avec les exigences spécifiques des clients de l'industrie chimique. Les experts Dachser du secteur développent à cet effet avec ces derniers des solutions d'entrepôt et de transport individualisées pour tous les produits chimiques, marchandises dangereuses comprises.**



Premier coup de pioche à Memmingen (de gauche à droite) : Stefan Hohm, CDO Dachser, Thomas Henkel, General Manager du site logistique Dachser Allgäu, Manfred Schilder, maire de Memmingen, Alexander Tonn, COO Road Logistics chez Dachser

## Projet phare sur le réseau Dachser

Entièrement automatisé et respectueux de l'environnement : Dachser crée 52 000 emplacements de palettes supplémentaires sur son plus grand site opérationnel.

« Le moment est venu pour nous d'investir dans la plus grande expansion de notre centre logistique de l'Allgäu à ce jour. » Le 26 avril avait lieu la cérémonie symbolique du premier coup de pioche pour la construction du nouvel entrepôt à hauts rayonnages. Thomas Henkel, le responsable de l'agence, envisageait alors l'avenir en toute confiance : « Nos clients existants connaissent une croissance d'environ 5 % par an et ont besoin de plus d'espace de stockage. Nous voulons également augmenter nos capacités d'entreposage pour nos nouveaux clients. » D'une superficie de 7 500 m<sup>2</sup> et d'une hauteur de 32 mètres, la nouvelle installation de stockage en hauteur, qui entrera en service en 2022, pourra accueillir 52 000 palettes de produits agroalimentaires non réfrigérés et conditionnés. Entièrement automatisé, cet entrepôt est conçu pour stocker des produits à rotation rapide provenant de différents clients, avec un pourcentage élevé de palettes pleines. Environ 5 000 palettes seront chaque jour entreposées ou retirées du stock via plus de 22 portes de chargement et déchargement pour les camions et sur une zone de manutention d'environ 2 600 m<sup>2</sup>.

### 40 employés travailleront dans l'entrepôt à hauts rayonnages

« La technologie d'automatisation intelligente soulage nos collaborateurs d'une grande partie du travail manuel de stockage ou de retrait, afin qu'ils puissent se concentrer sur des services à valeur ajoutée plus exigeants », explique Stefan Hohm, directeur du développement de Dachser, qui est responsable de la logistique contractuelle mondiale de l'entreprise.

### Un projet éco-responsable et une construction durable

Dachser produira la majeure partie de l'énergie nécessaire au fonctionnement de l'entrepôt à hauts rayonnages au moyen d'une installation photovoltaïque d'une puissance d'environ un mégawatt. Pour couvrir les périodes où ce système ne fournit pas suffisamment d'énergie, l'entrepôt utilisera de l'électricité neutre en carbone, produite à 100 % par l'énergie hydraulique. Il est également prévu d'utiliser l'électricité produite sur le nouveau site pour recharger les véhicules électriques à batterie et, à long terme, produire de l'hydrogène.

« Notre nouvel entrepôt de Memmingen est un projet phare sur l'un des principaux sites de logistique contractuelle du réseau Dachser », déclare Alexander Tonn, COO Road Logistics chez Dachser. « Le site de Memmingen est synonyme d'une grande expertise en matière d'entreposage et de services à valeur ajoutée, et il est parfaitement positionné pour se connecter à notre puissant réseau de transport européen. »



Nœud important du réseau : le centre logistique de l'Allgäu



Le port de Tanger

**+++ SOLUTIONS D'ENTREPOSAGE PERSONNALISÉES +++** Dachser Morocco a ouvert un nouvel entrepôt dans le complexe portuaire Tanger Med, à 14 kilomètres des côtes européennes. Pour répondre à une demande croissante de la part de ses clients, Dachser Morocco offre dans cet entrepôt de 5 500 m<sup>2</sup> implanté dans le premier port de conteneurs du bassin méditerranéen une capacité de stockage pour plus de 7 000 palettes dédiées à des solutions d'entreposage personnalisées. **+++**



Les clients sont les bienvenus

**+++ NOUVEAU CENTRE DE DISTRIBUTION À MAGDEBOURG +++** À la mi-février, Dachser a mis en service cette installation sur son site de Magdebourg. Sur 40 000 m<sup>2</sup>, l'entreprise familiale fournit ainsi une large gamme de services logistiques à son client Globus BauMarkt et à d'autres entreprises de la région. Cette extension a permis de créer 40 emplois. En incluant le centre de distribution d'Oschersleben, situé à 40 kilomètres, le centre logistique de Magdebourg offre désormais 55 000 m<sup>2</sup> pour des opérations logistiques et peut accueillir 80 000 palettes. **+++**



Apprécié dans le monde entier : le salami de Milan

**+++ L'INDUSTRIE AGROALIMENTAIRE DE LOMBARDIE +++**

À Massalengo, aux portes de Milan, Dachser Food Logistics a ouvert un nouveau site. Pour les entreprises agroalimentaires, cette implantation sur l'Autostrada A1 leur permet d'avoir accès rapidement à toutes les régions d'Italie comme à l'ensemble de l'Europe. Le choix de ce site a fait ses preuves. Première région économique d'Italie, la Lombardie possède également une importante industrie agroalimentaire. Une grande partie de la production de lait, de riz et de porc du pays, ainsi qu'une part importante de ses exportations agroalimentaires, proviennent de cette région. Le nouveau site de Dachser à Massalengo sert principalement de bureau de vente et de services pour les producteurs de la région. Un partenaire se charge de la maintenance des marchandises. Cela permettra de réduire les délais de livraison et de collecte dans la région. Le transfert des marchandises, ainsi que l'importation et l'exportation sont ainsi optimisés. Grâce à la plateforme Dachser Food Logistics de Francfort-sur-le-Main et à des liaisons directes avec de nombreux pays, le site est relié au réseau EFN (European Food Network), qui dessert 34 pays d'Europe avec des temps de transit très courts. **+++**

# « Nous sommes tous dans le même bateau »

« Le coronavirus a changé beaucoup de choses » est une phrase que l'on entend sans arrêt depuis plus d'un an. Mais qu'est-ce qui a changé au juste ? Éclairages et perspectives sur le monde professionnel et personnel des employés Dachser.

La pandémie mondiale de coronavirus a marqué un tournant. Ce que l'on ne pouvait envisager avant est désormais une réalité, tant dans la sphère privée que dans le monde professionnel. De nombreux modes de travail, mais surtout le type de collaboration sont différents de ce qu'ils étaient il y a encore un an. Ce qui se déroulait autrefois sous forme analogique ou en face à face passe désormais souvent par la communication numérique. Exemple : en février 2020, 400 réunions virtuelles et vidéoconférences ont eu lieu chez Dachser. En novembre, ce

chiffre est monté à 28 000. Début 2021, plus de 5 000 collaborateurs pratiquaient le télétravail. Mais la pandémie a également davantage sensibilisé le public à l'importance du secteur même de la logistique. Quand on parle de coronavirus, il est aussi sans cesse question de résilience et de savoir comment les gens parviennent à s'adapter à des situations extraordinaires. Comment le point de vue des employé(e)s sur leur travail a-t-il évolué et qu'est-ce qui a changé concrètement pour eux à cause du coronavirus ?

## Miriam Yosief, Charter Specialist, Dachser Air & Sea Logistics, Francfort-sur-le-Main

La pandémie, avec toutes ses répercussions, a fait réaliser à l'opinion publique combien le secteur de la logistique est important. Ce qui, à mon avis, est une bonne chose. Lors que le monde s'est retrouvé immobilisé à plusieurs reprises, on a rappelé aux gens que les produits alimentaires, les

masques ou les vaccins ne parvenaient pas chez eux comme par magie. Je ressens de ce fait dans ma communauté un intérêt croissant pour mon travail et une plus grande considération.

Avec mon équipe, j'ai travaillé directement sur des solutions d'affrètement pour le réseau Dachser. Sur un marché extrêmement volatile, il était très important d'intervenir avec rapidité et précision. En période de limitation du trafic aérien international, nous avons fait en sorte de maintenir l'activité. Mon travail a un sens, je l'ai ressenti profondément en cette période. C'est certainement un privilège. Je suis parfaitement consciente qu'avec cette pandémie qui déclenche chez beaucoup d'autres des doutes quant au sens de leur travail, tout cela n'a rien d'évident.

La communication assurée par l'entreprise m'a alors beaucoup aidée. Nous avons toujours été bien informés et avec beaucoup de rapidité. Les points très ouverts et sincères de la direction sont justement une source d'orientation et d'énergie dans cette crise.

Que peut-on en conclure ? Comme la plupart des gens, j'espère que la situation se normalise, que l'on puisse juguler le virus et vivre « à nouveau » une vie normale. Nous nous sommes adaptés à la « nouvelle normalité ». Après cette crise mondiale, nous connaissons une « nouvelle normalité 2.0 », qui sera probablement plus sûre, plus numérique et plus vigilante.





### **Torsten Jonathan Heiber, Conducteur professionnel, Brême**

Ce qui touche le plus l'individu, c'est la limitation des contacts. Personnellement, les échanges avec les collègues et les clients me manquent terriblement. Les interactions sont toutes limitées au strict minimum. Autrement, rien n'a vraiment changé dans mon quotidien de conducteur. J'étais déjà seul quasiment tout le temps durant mes trajets avant la pandémie. Seule différence, les clients se sont un temps parfois occupés eux-mêmes de charger et décharger le camion sur leur site. Cela n'aurait probablement pas été le cas autrement.

Même si l'on a pas arrêté durant la crise de parler de l'importance particulière de la logistique, il ne me semble pas que cela a entraîné un changement dans la perception des conducteurs. Notre profession continue malgré tout de souffrir d'une mauvaise réputation. De nombreuses personnes extérieures au secteur de la logistique n'ont probablement pas conscience de l'importance du travail que nous accomplissons chaque jour.

Mais l'on voit aussi se manifester des tendances positives. Bon nombre d'entreprises ont fait preuve de créativité pour trouver des solutions à la limitation des contacts. On a ainsi vu naître des idées et des processus intelligents et aussi plus efficaces et propices à la transformation digitale dans l'entreprise. Au lieu par exemple d'avoir à remettre des documents papier, on peut s'en passer complètement grâce à un meilleur équipement numérique. Personnellement, je trouve les innovations de ce type excellentes et j'aimerais vraiment qu'elles soient conservées à l'avenir.



Le plus grand changement, c'est le passage assez rapide au télétravail. Au début, il a fallu s'habituer à se passer d'une partie de ses équipements de travail. Je pense ici par exemple aux installations téléphoniques et aux systèmes de vidéoconférence pour les tests et le dépannage. Mais même si je préfère travailler au bureau, je trouve le télétravail important et absolument judicieux, surtout en période de pandémie. D'ailleurs, ça fonctionne parfaitement.

Même avant la pandémie, je consacrais l'essentiel de mon temps aux vidéoconférences et aux réunions virtuelles. Nous devions alors suivre plusieurs centaines d'utilisateurs. Notre département assurait sans problème, parallèlement à d'autres projets. Mais depuis la COVID-19, on a très vite vu le nombre d'utilisateurs et de réunions multiplié par dix, et la tendance est à la hausse.

C'est pourquoi les outils du type Webex sont depuis au cœur de mes préoccupations. Plus de 100 agences ont été récemment équipées de ce type de systèmes. Nous planifions et accompagnons par ailleurs toute une série de petits et grands événements qui se tenaient en présentiel avant la pandémie.

J'espère que nous pourrions profiter des expériences vécues durant la pandémie. Je pense aux leçons tirées en informatique, mais aussi de manière générale à une manière de travailler plus moderne, une digitalisation accrue des processus et à la prise de conscience de l'importance d'une structure informatique qui fonctionne correctement.



### **Florian Langenmayr, Head of Business Development USA, Dachser Americas Air & Sea Logistics Corp., Miami**

Avant la COVID-19, les principaux canaux de distribution et de communication pour interagir avec les clients étaient les rencontres classiques en face à face. Comme partout ailleurs désormais, les réunions en ligne ont pris le relais. Chose intéressante, en période de pandémie, l'aspect conseil a gagné en importance par rapport à la simple vente d'un service. Les clients veulent en permanence être informés de l'évolution de la situation du marché et bénéficier d'un soutien de notre part pour mettre en place les meilleures chaînes logistiques possibles.

Comment tout cela va-t-il évoluer ? Si bien des choses vont rapidement redevenir comme avant la crise sanitaire, nous avons toutefois tous beaucoup appris durant la pandémie. Nous sommes par exemple désormais mieux préparés à des situations inattendues et nous savons surmonter de nombreux obstacles, même imprévus.

La communication exceptionnelle de Dachser, et plus particulièrement de la direction, nous a beaucoup aidés. Par dessus tout, nous avons énormément apprécié les points détaillés et réguliers de notre top management. En ces temps où l'incertitude a amené des gens à stocker le papier toilette, les points rassurants et factuels de la direction de Dachser nous ont apporté du soulagement dans une situation sinon très stressante.

## **Suelen Souza, Human Resources Manager, Dachser Air & Sea Logistics Campinas, Brésil**

Pour nous, au département des RH, la pandémie a entraîné de nombreux changements dans le travail quotidien et de nouvelles perspectives, notamment grâce à la digitalisation. Dans le cadre d'un nouveau recrutement, nous avons transposé dans l'espace virtuel l'ensemble du processus, de la sélection des candidats à l'entrée des futurs collaborateurs dans l'entreprise. On en a profité pour numériser tous les documents.

Le passage soudain au télétravail a constitué un véritable défi. Dans notre culture latino-américaine, nous veillons à ce que nos employé(e)s entretiennent des relations personnelles très étroites. La pandémie nous a donc contraints à trouver de toutes nouvelles manières d'interagir et de collaborer. Heureusement, Dachser nous offre les moyens techniques adaptés pour organiser des réunions en ligne et des formations par vidéo.

Je crois que le maître mot pour l'avenir sera la résilience. Nous devons en effet tous de nouveau nous adapter pour relever des défis comme ceux posés par la pandémie. Nous devons donc davantage nous concentrer sur ce qui est réellement important. Pour moi, cela signifie valoriser encore plus nos relations personnelles et professionnelles, et témoigner de l'empathie envers les autres. À l'avenir, ce serait également une bonne chose de trouver un équilibre entre les modèles de travail à distance et sur site, si tant est que l'activité le permette.



## **Luca Simone, Responsable camionnage pour European Logistics, Kornwestheim**

Le passage au télétravail nous a coûté beaucoup d'énergie, et ce, bien que l'activité en elle-même n'ait pas beaucoup évolué. Être unis avec les collègues malgré les mesures de distanciation physiques et former un groupe soudé comme avant, nous a demandé un gros effort d'adaptation. Mais nous avons réussi.

On a constaté que bien des choses fonctionnent également très bien en ligne. Cela suppose plus de mails et plus de chats, mais de cette manière, le flux d'informations n'est pas interrompu, même avec la distance physique. Pour communiquer avec les conducteurs, les échanges numériques via scanners et messagerie mobile fonctionnent très bien. Mais ce qui manque vraiment, ce sont les rencontres interpersonnelles, avec de temps en temps des discussions informelles et de l'écoute lorsqu'il y a des problèmes.

Quand les choses ne se déroulent plus comme d'habitude et que vous devez vous réorganiser, vous remarquez ce qui rend justement votre travail si particulier. La pandémie a éclairé d'un jour nouveau ce qui apparaissait auparavant évident. Notre travail de logisticiens a un sens et se révèle plus important que jamais, pour nous, pour nos clients et pour la société. Malgré tous les obstacles, nous avons réussi à faire en sorte que tout reste opérationnel. Nous avons par ailleurs prouvé que nous formons une équipe au sein de laquelle on peut tous compter les uns sur les autres dans les moments difficiles.



## **Šárka Jochová, Warehouse Shiftmanager, Dachser Kladno, République tchèque**

Au début de la pandémie, nous avons peur de l'inconnu, comme probablement partout dans le monde. Chacun de nous a par ailleurs dû faire face à des restrictions inconnues jusqu'alors, aussi bien dans la sphère privée que celle du travail.

Depuis plus d'un an, les réunions interpersonnelles au travail ont été réduites à leur plus simple expression et une séparation stricte a été établie entre les équipes. Nous respectons des règles d'hygiène rigoureuses, ce qui exige une implication très forte de la part de chaque collaborateur au sein de l'entrepôt.

La pandémie a sensibilisé davantage le public à l'importance de la logistique. Dans notre agence de Kladno, c'était littéralement palpable. Je travaille dans un service de logistique contractuelle pour un client qui produit, entre autres, des équipements médicaux et des systèmes intégrés de distribution de gaz médicaux, ainsi que des oxygénateurs. Nous livrons ce matériel à des hôpitaux et des ambulanciers. Avec mes collègues, nous sommes très heureux de contribuer par notre travail à sauver des vies et à aider d'autres personnes à retrouver la santé.

Les points d'information réguliers de la direction de Dachser nous ont également beaucoup encouragés. Le message est bien passé, à savoir que nous sommes tous dans le même bateau et que nous pouvons surmonter ensemble cette situation difficile.





## Plus d'espace pour une meilleure empreinte carbone

Plus d'espace de chargement pour une meilleure optimisation des capacités et une meilleure empreinte carbone : sur les longs trajets, Dachser privilégie les semi-remorques de type « Mega-trailer ». Ces méga-remorques disposent d'une hauteur intérieure de 20 cm supérieure à celle d'une remorque classique, le plancher étant à un peu moins de 100 cm au-dessus de la route. Cela donne 8 m<sup>3</sup> d'espace de chargement en plus. Avec un double plancher, un Mega-trailer peut transporter 67 palettes Europe. Il se rapproche ainsi d'un tracteur articulé à deux caisses mobiles. Cette solution comportant toutefois cinq emplacements supplémentaires, elle reste encore privilégiée par Dachser. D'ici 2027, la conversion devrait être achevée en Allemagne, avec environ 680 nouveaux véhicules de type Mega-trailer. Dans les 24 autres pays d'Europe également, où Dachser est représenté via sa Business Line European Logistics, la conversion devrait débuter dans les prochaines années.

# CLICK TO CONNECT.

Optimisez vos processus logistiques en utilisant les technologies de l'information DACHSER.

De la rencontre des processus analogiques et de l'univers numérique est née la logistique intelligente. En tant que pionnier dans le domaine de la technologie adaptée au secteur de la logistique, DACHSER offre un réseau numérique entièrement intégré, soutenu par un système informatique homogène et uniforme, développé en interne. Les avantages sont évidents : des processus efficaces, une grande facilité d'utilisation et des échanges de données sécurisés.

