

# DACHSER magazine

Un monde de logistique intelligente ■

---

La performance  
tout-terrain

Gestion logistique  
pour le spécialiste  
de pneumatiques hors  
route Camso



# Particules élémentaires

Le plus léger des gaz de l'univers et la plus petite molécule, l'hydrogène est aussi l'élément chimique le plus répandu et le plus énergétique. En bref, c'est l'élément fondamental qui a toujours attisé l'imagination des Hommes à la recherche d'une énergie sans fin.

**0,0899 kg** par mètre cube, telle est la masse volumique de l'hydrogène à une température ambiante de 20 °C, soit moins que celle de l'air que nous respirons. Du fait de cette faible masse volumique, ce gaz combustible avec l'oxygène se volatilise très rapidement. C'est pourquoi un véhicule à pile à combustible ne court aucun risque d'explosion en cas de fuite d'hydrogène d'un réservoir sous pression.



**-252,88 °C**

est le point d'ébullition de l'hydrogène. À cette température, il passe de l'état liquide à l'état gazeux. Avec une eau pure, ce changement de phase n'intervient qu'à partir de 100 °C.

**120 mégajoules** par kilogramme, tel est le pouvoir calorifique de l'hydrogène. Sa densité énergétique

dépasse ainsi d'environ le triple celle de l'essence et du gaz naturel. De tous les combustibles et carburants, l'hydrogène possède donc la plus grande densité énergétique rapportée à sa masse.



**21 329 kW** sont nécessaires pour mettre en orbite une fusée moderne. L'énergie requise pour cette performance incroyable provient d'une réaction chimique entre l'hydrogène liquide réfrigéré et l'oxygène. Une fusée n'est pas vraiment économique : elle brûle environ 250 kilogrammes de carburant à la seconde. Les quelque 150 tonnes de carburant suffisent à la dizaine de minutes de vol jusqu'à l'entrée en apesanteur.

**1 000 km** et plus, telle est l'autonomie visée pour le tracteur routier Mercedes-Benz GenH2.

Le carburant utilisé sur ce camion zéro émission est de l'hydrogène liquide. Le début de la fabrication en série est prévu pour la deuxième moitié de notre décennie.



# Message from the CEO



Chère lectrice, cher lecteur,

l'espoir que cette période d'incertitude touche à sa fin n'était qu'une illusion. C'est ce que nous retiendrons de ce début d'année 2022. Les chaînes d'approvisionnement mondiales sont encore sous grande tension, notamment du fait de l'agression russe en Ukraine, que Dachser condamne avec la plus grande fermeté. Cette guerre, que rien ne saurait justifier, cause d'immenses souffrances humaines. De plus, les sanctions réciproques ont des répercussions sur l'approvisionnement en marchandises et sur les prix, notamment ceux de l'énergie et des carburants.

Parallèlement, la pandémie de COVID-19 continue d'entraver les échanges internationaux. Des confinements très stricts dans des centres économiques chinois bloquent le retour à l'équilibre des chaînes logistiques. Dans le monde entier, les équipes de Dachser s'unissent de toutes leurs forces pour travailler sur des solutions permettant d'acheminer les commandes des clients avec la qualité qui nous est coutumière. Cette édition du magazine retrace leurs efforts sous des perspectives très différentes.

Dans la période actuelle si particulière, l'importance de la logistique est plus que jamais reconnue et réévaluée. J'adresse toute mon estime aux personnes qui, par leur mobilisation, maintiennent les chaînes logistiques internationales opérationnelles.

Bonne lecture.

Cordialement,

A handwritten signature in blue ink, which appears to read "B. Eling". The signature is fluid and cursive, written over a light grey background.

Burkhard Eling, CEO de Dachser



06

## Dossier

**Lead Logistics Provider :**  
Gestion logistique sous un même toit pour CAMSO

## Forum

12

**Résultats financiers 2021 :** Croissance record dans un contexte difficile

14

**Hommes & marchés :**  
C'est mieux au bureau

16

**Panorama :** Innovations –  
Grandes idées sur petits papiers

18

**Corporate Citizen+ :**  
Dachser et Terre des Hommes –  
Des projets porteurs

## Compétences

20

**DACHSER DIY Logistics :** Une solution « à point » pour Char-Broil

24

**Opportunités en logistique :**  
L'endurance paie –  
Carolin Choy, Responsable LCL

28

**Entretien :**  
Edoardo Podestà,  
COO Air & Sea Logistics

## Réseau

30

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

32

**Dachser Iberia :**  
Un meilleur service avec entargo en Espagne et au Portugal

## Bonnes nouvelles

35

**Engagement humanitaire :**  
Soutien à l'Ukraine

24



# Crossdocking

## Liens vers l'univers numérique Dachser

### Plan Export

L'export des produits « Made in France » vers l'Europe est croissant. Dachser France répond à cette demande et crée de nouvelles lignes directes permettant à ses clients de mieux planifier et gérer leurs exportations.

[https://bit.ly/DAmag\\_02\\_22\\_Export](https://bit.ly/DAmag_02_22_Export)



### 3 nouvelles classes Dachser

Dachser France renforce la formation en alternance et ouvre trois nouvelles classes. C'est à Lyon, Paris et Nantes que les cours débuteront en septembre 2022.

[https://bit.ly/DAmag\\_02\\_22\\_Nouvelles\\_classes](https://bit.ly/DAmag_02_22_Nouvelles_classes)



### Donner du sens et fédérer

Morgane Talbot est Project Manager Process Efficiency en logistique contractuelle. C'est au cœur de cet environnement en perpétuelle évolution qu'elle met un point d'honneur à développer la démarche d'amélioration continue.

[https://bit.ly/DAmag\\_02\\_22\\_Morgane\\_Talbot](https://bit.ly/DAmag_02_22_Morgane_Talbot)



### Nouvelle certification OEA

Dachser France est de nouveau certifié « Opérateur Économique Agréé sécurité et sûreté » (OEA). La Direction Générale des Douanes et Droits Indirects atteste de la sécurité et de la sûreté des transports, et permet des simplifications douanières.

[https://bit.ly/DAmag\\_02\\_22\\_OEA](https://bit.ly/DAmag_02_22_OEA)



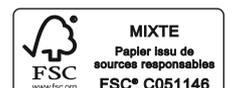
### Mentions légales

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 Auchter, tél. : +49 831 5916-1426, fax : +49 831 5916-8-1426, e-mail : [christian.auchter@dachser.com](mailto:christian.auchter@dachser.com) Comité de rédaction : Theresia Gläser, Andrea Reiter, Christian Weber Vente et gestion des adresses : Andrea Reiter, tél. : +49 831 5916-1424, e-mail : [andrea.reiter@dachser.com](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 Gettyimages (p. 1, 2, 3, 4, 6, 7, 9, 10, 12, 14, 15), Char-Broil (p. 20, 21), Sunny Leung (p. 24, 25, 27), Leona Goldstein/tdh Deutschland e.V. (p. 35) Impression : Holzer Druck und Medien Druckerei und Zeitungsverlag GmbH, Fridolin-Holzer-Str. 22-24, D-88171 Weiler im Allgäu Tirage : 30 000 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.

### Abonnez-vous à notre eLetter !

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

Scannez le QR Code.



# La performance tout-terrain

Les pneus de Camso  
sont à la hauteur  
de grands défis





Camso est spécialisé dans les pneus tout-terrain, les roues, les chenilles en caoutchouc et les systèmes de train de roulement pour les véhicules industriels et les sports motorisés. Pour livrer ses clients européens le plus rapidement et le plus efficacement possible, le groupe a confié la gestion de sa logistique à Dachser en tant que Lead Logistics Provider – une solution très prometteuse.

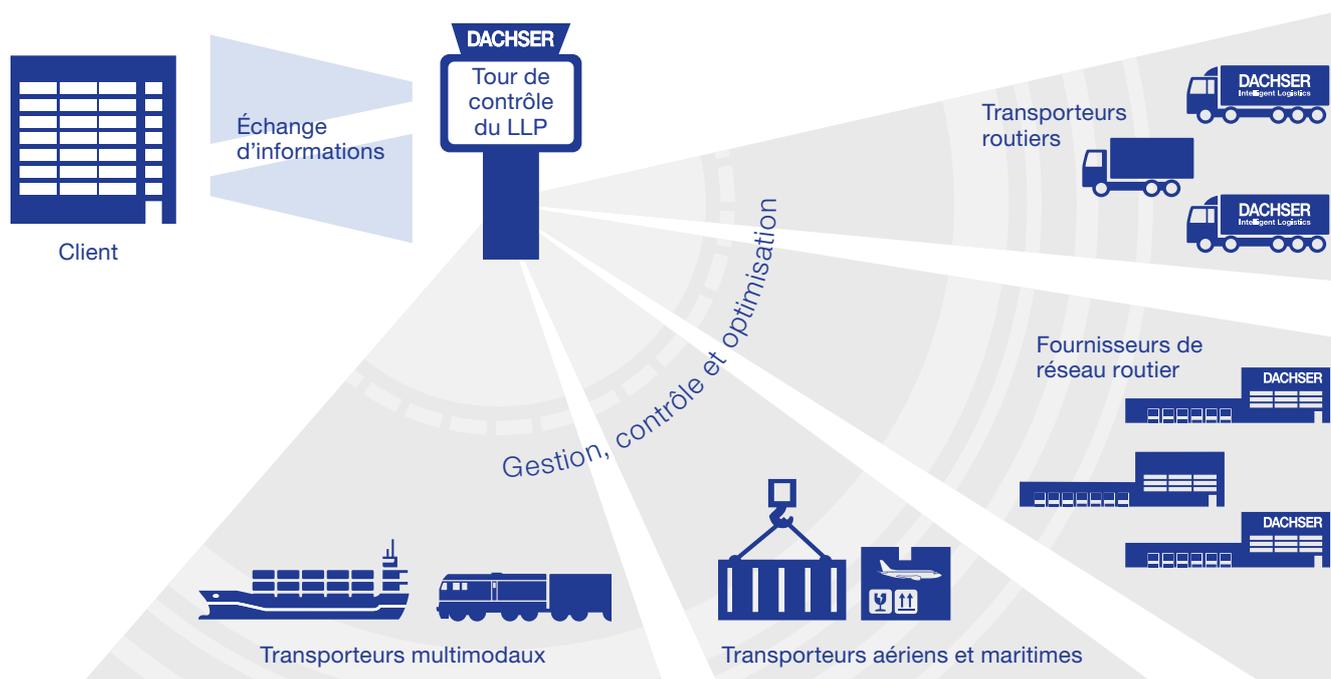
Sur terrain glissant, boueux ou caillouteux, il n'y a rien de mieux pour s'accrocher à la piste que les pneus larges, les chenilles en caoutchouc et les pneus antidérapants. Ces équipements sont indispensables sur les engins à haute performance utilisés pour la manutention, le bâtiment, l'agriculture et les carrières ou encore les sports motorisés. Le message est sans équivoque : plus le terrain est exigeant, mieux c'est.

Et c'est précisément sur ce créneau que s'est spécialisé Camso, marque du groupe Michelin. Cette entreprise est leader mondial en matière de développement, de fabrication et de distribution de pneus, de roues et de chenilles en caoutchouc destinés à l'industrie. Comptant plus de 8 000 collaborateurs répartis dans 26 pays, notamment d'Asie, d'Europe et d'Amérique du Nord, Camso exploite quatre centres de recherche et développement, 23 sites de production et un réseau international de distribution couvrant plus de 100 pays.

D'un point de vue logistique, la mission est aussi exigeante que les domaines d'utilisation des produits Camso sont variés. Pour poursuivre sa croissance et tirer pleinement parti des possibilités offertes par le numérique, Camso s'est lancé il y a quelques mois dans un examen approfondi de son réseau logistique à l'échelon mondial et européen. « Dix centres de distribution locaux en Europe gérés séparément, ce n'était plus tenable », se souvient Pierrick Bouf, Directeur Supply Chain et Logistique EMEA chez Camso. « Nous avons restructuré notre réseau autour de trois grands centres de distribution, un en Grande-Bretagne et un en Allemagne pour couvrir le nord de l'Europe, et un autre en France, pour desservir le sud de l'Europe. »

### Un partenaire expérimenté

Le centre de distribution français de Grans, proche du port d'accès à la Méditerranée de Fos-sur-Mer, au nord-ouest de Marseille, est géré par Dachser. « Avec ses capacités logistiques et son réseau de groupage, c'est le centre parfait pour concrétiser nos plans de livraison du marché français en 24 ou 48 heures chrono », explique Pierrick Bouf. Cette collaboration a fait ses preuves et a conduit à envisager la possibilité de →



La tour de contrôle du LLP Dachser

Dans un glossaire de logistique, un Lead Logistics Provider (LLP) est défini comme un prestataire gérant un réseau global et qui acquiert au besoin les solutions les plus performantes du marché pour les combiner avec ses propres capacités. Le LLP est issu d'un 4PL Provider (Fourth Party Logistics), qui ne dispose en règle générale pas de capacités propres de transport et d'entreposage, et se contente d'acquiescer des prestations logistiques opérationnelles.

confier l'ensemble des prestations de services à un même Lead Logistics Provider (LLP) : Dachser. Ce LLP a pour mission d'orchestrer les activités de douze opérateurs de transport différents, afin qu'ils assurent de manière efficace et transparente, en moyenne, 170 expéditions par jour depuis les trois centres de distribution jusqu'aux clients finaux en Europe. « Parallèlement à la réorganisation logistique proprement dite, nous devons, pour améliorer nos services, centraliser nos prestations, les standardiser et disposer d'un interlocuteur compétent pour toutes les questions logistiques », indique Pierrick Bouf, pour définir les besoins de Camso.

En effet, le Lead Logistics Provider est un prestataire logistique qui assure de manière équitable pour tous ses clients l'organisation de tous les processus logistiques (ou tout au moins, les principaux) indépendamment des prestataires chargés de l'exécution opérationnelle des différentes missions. Le LLP est parfaitement familiarisé avec les processus logistiques du client. Cette démarche de fourniture de services ne se limite en fait pas à la simple réalisation de prestations de transport, de transbordement ou d'entreposage, elle couvre aussi la définition, la mise en œuvre et l'organisation des chaînes logistiques, l'optimisation de la planification des transports et de l'entreposage, la coordination des fournisseurs et l'intégration de toutes dernières technologies de communication. Des services à la carte, comme le dédouanement, la gestion du conditionnement ou les services à valeur ajoutée, font également partie des missions assignées à un LLP.

### « La solution reine de la logistique »

Aussi, pour Stefan Hohm, Chief Development Officer (CDO) de Dachser, le LLP est la « solution reine de la logistique ». « Le concept de LLP exige une compréhension globale et approfondie de la chaîne logistique du client et de tous les processus associés. Les capacités réseau et informatique acquises au cours de nombreuses années nous permettent de poursuivre le développement du système. Notre objectif est d'élaborer des solutions complètes viables dont nos clients ont besoin pour leur modèle économique. Notre portefeuille de prestations prend en compte non seulement les expéditions assurées par Dachser, mais aussi la transparence et le pilotage d'autres prestataires logistiques. »

Le choix de Dachser comme prestataire LLP était donc une évidence pour Camso. « Au cours de notre collaboration passée, le groupe Dachser a démontré qu'il était capable d'organiser et d'attribuer les missions de transport exactement comme nous nous l'imaginions. Après l'expérience commune du centre de distribution Camso piloté par Dachser en France, nous avons envisagé d'étendre la solution LLP aux deux autres centres de distribution en Grande-Bretagne et en Allemagne », explique Pierrick Bouf. « Dachser connaît très bien nos produits et nos méthodes de travail ainsi que nos exigences spécifiques concernant les expéditions vers d'autres pays. » Chez Dachser, c'est Martin Poost, Department Head Lead Logistics Provider, qui tient les rênes du projet LLP Camso. « Toutes les informations de la chaîne logistique sont exploitées par la tour

de contrôle LLP de Dachser », explique-t-il. « Elle constitue le centre dans lequel toutes les données de l'entreprise et du lieu sont regroupées et surveillées. Nous numérisons à cet effet les processus physiques de la chaîne logistique et les exigences spécifiques des clients. Ces données sont ensuite ajoutées à la plateforme Dachser Supply Chain Visibility, permettant un suivi en toute transparence. »

Il est essentiel que les systèmes de Camso et de Dachser « se comprennent » et que les échanges de données puissent s'effectuer en temps réel sans perte d'informations. Un défi exigeant, selon Martin Poost, que l'on a réussi à transformer en une solution pratique en collaboration avec Camso. Cette opération a été préparée par un groupe de travail constitué d'équipes informatiques de Camso et de Dachser assistées par Siemens comme partenaire technologique. « En nous concertant étroitement, nous avons pu agencer les interfaces et la structure de données de sorte que la communication entre notre système ERP et la plateforme Dachser Supply Chain Visibility fonctionne parfaitement », explique Pierrick Bouf.

## Une solution globale intégrée

Camso avait formulé de façon claire à Dachser qu'il souhaitait l'engager comme LLP. L'entreprise avait besoin d'une solution intégrée pour l'entreposage, la distribution et la gestion de différents opérateurs de transport, assurant les envois de groupage, l'expédition de lots partiels ou complets ainsi que la livraison de colis. Dachser a également été chargé de la gestion et du contrôle de tous les transports et prestataires, et notamment de la transmission des données d'expédition à tous les intervenants, ainsi que de l'impression des étiquettes de codes-barres et de la gestion des avis de livraison. Enfin et surtout, le LLP prend en charge la validation des factures. En d'autres termes : il met en place un Supply Chain Event Management (SCEM) personnalisé et performant.

Lors de l'élaboration commune du cahier des charges par l'équipe Dachser LLP de Martin Poost et leurs partenaires chez Camso, il est apparu une fois de plus que Dachser pouvait orchestrer tous les services logistiques nécessaires de →

Livraison de pneus à des clients  
de toute l'Europe



# Avancer grâce à une confiance mutuelle

---





## L'étroite collaboration avec Dachser a nettement facilité nos processus et augmenté notre réactivité en cette période de forts bouleversements.

Pierrick Bouf, Directeur Supply Chain et Logistique EMEA chez Camso

manière nettement plus efficace et fiable que si Camso avait dû créer elle-même une structure équivalente.

En examinant l'organisation chez Dachser et la plateforme de suivi de la chaîne logistique, on comprend facilement pourquoi. « C'est là que toutes les données concernant le transport sont regroupées et présentées de manière claire pour qu'elles puissent être utilisées de façon pratique sur différents supports », explique Martin Poost. « Nous et nos clients pouvons ainsi à tout moment, et à partir de n'importe où, savoir où se trouve tel ou tel envoi et intervenir au besoin. » Grâce à l'outil de suivi de la chaîne logistique, tous les intervenants du transport disposent à tout moment des mêmes informations et peuvent communiquer directement, indépendamment du mode de transport concerné. « Nous gérons ici tous les transports, les lots partiels ou complets tout comme les groupages ou les colis. Et ce, à l'aide d'une solution unique pour la logistique d'approvisionnement et de distribution », poursuit Martin Poost.

### Simplicité d'utilisation

Les logisticiens le savent bien, les process numériques automatisés ne sont intéressants et judicieux que s'ils sont simples à utiliser au quotidien. « Quels que soient les outils, l'acceptation des utilisateurs est très importante pour nous », souligne Martin Poost. La simplicité d'utilisation, via un smartphone, une application ou des services web dédiés, est essentielle.

Lorsqu'une chenille en plastique est envoyée d'Allemagne en France par exemple, les systèmes de Camso transmettent les données d'expédition numériquement à la plateforme de suivi de la chaîne logistique chez Dachser, depuis laquelle Camso assure le contrôle et la validation de la commande. La plateforme transfère ensuite les données à un prestataire de transport, qui assure alors physiquement l'expédition. Le système s'étend ainsi du dispatching à l'entrepôt logistique et aux conducteurs. « Chacun peut donc en même temps suivre le produit dans son périple à travers l'Europe », précise Martin Poost. Pour lui, cela dépasse le traditionnel Track & Trace.

« Le principal avantage de regrouper toutes les données d'expédition dans un seul et même système réside dans la capacité à planifier très tôt avec et pour le client toutes ses opérations de transport. C'est par exemple intéressant lorsqu'il s'agit de livrer un envoi dans des créneaux horaires précis. » Une fois l'équipement parvenu à son destinataire en France, l'avis de livraison est délivré. Dans la foulée, la vérification finale des frais de transport est effectuée à partir de la facture informatique du prestataire de transport. « Ce management des transporteurs », indique Martin Poost, « est bien rodé et soutenu par tous les acteurs. »

La solution proposée par Dachser procure des avantages concrets. Par exemple, elle permet la création de comptes-rendus ou de rapports Excel ou encore de prévisions pour la planification des commandes et la mise à disposition, en temps voulu, de conteneurs ou de capacités de transport. Enfin et surtout, conclut Martin Poost, notre équipe est toujours synonyme d'assurance qualité : « lors de l'évaluation des prestations des fournisseurs et des prestataires de transport, un partenaire LLP qualifié présente un avantage sur le plan professionnel et technologique par rapport au commanditaire, en raison de son expérience et de sa connaissance du métier. »

Martin Poost et Pierrick Bouf tirent de ce fait un bilan provisoire positif du partenariat entre Camso et le LLP Dachser. « Durant la pandémie et la crise ukrainienne, l'étroite collaboration avec Dachser a nettement facilité nos processus et augmenté notre réactivité en cette période de forts bouleversements », se réjouit Pierrick Bouf. Il est par ailleurs convaincu de l'existence d'une coopération empreinte de confiance et de respect mutuels entre les deux partenaires. « Depuis le début de notre collaboration il y a plus de cinq ans, la réunion opérationnelle organisée chaque semaine permet de discuter des événements de la semaine écoulée et de la planification de la semaine à venir pour être en mesure d'aborder les problématiques potentielles de façon anticipée et proactive », précise Martin Poost. « Malgré les nouvelles technologies et les progrès du numérique, la logistique demeure une 'affaire de personnes' – aussi et surtout pour un Lead Logistics Provider. »

M. Schick

Les services LLP de Dachser fournissent aux clients bien des avantages et possibilités. Ainsi, les prestations de base des tours de contrôle LLP couvrent la gestion des transports et le suivi de la chaîne logistique. À partir de ces prestations de base, il est possible d'établir une proposition globale ciblée en fonction des exigences individuelles des clients et de les compléter par des prestations complémentaires.

# La fiabilité paie

Dachser réalise un chiffre d'affaires record de plus de 7 milliards d'euros. Avec ses volumes en hausse et ses taux de fret élevés, l'année 2021 a généré une croissance exceptionnelle.

Durant l'exercice 2021, le chiffre d'affaires consolidé de Dachser a augmenté de 26,0 %, atteignant 7,1 milliards d'euros. Le prestataire logistique a acheminé au total 83,6 millions d'envois d'un poids global de 42,8 millions de tonnes. Lors de la présentation des résultats financiers début avril, le CEO de Dachser Burkhard Eling a pu faire état d'un bilan record. Après le résultat atypique de l'année précédente dû aux mesures de confine-

ment, Dachser a donc renoué avec une croissance dynamique. Les hausses organiques des envois et des tonnages à l'échelle du groupe, respectivement de 6,3 % et de 7,7 %, expliquent ce bilan annuel positif. Sans oublier les tarifs de fret élevés en raison de la pénurie d'espace de chargement qui touche tous les modes de transport, notamment aérien et maritime. Le chiffre d'affaires est en hausse de 78,3 % dans ce domaine.

« Compte tenu de ses défis extrêmes, l'année 2021 a été exceptionnelle à bien des égards », estime Burkhard Eling. « Le Brexit, la pandémie de COVID-19 et des chaînes logistiques mondiales à la limite de leurs capacités ont marqué l'année et inquiété nos clients. Malgré ces problèmes, nous avons réussi à proposer des solutions logistiques fiables et nous avons pu stabiliser notre qualité et notre service à un niveau élevé. L'année 2021 nous a ainsi permis de fidéliser nos clients et de développer systématiquement nos activités auprès de



Malgré des temps difficiles, nous avons réussi à proposer des solutions logistiques fiables et nous avons pu stabiliser notre qualité et notre service à un niveau élevé.

Burkhard Eling, CEO de Dachser



## Le point sur les domaines d'activité en 2021

Chiffres d'affaires nets en millions d'euros	2021 (provisoire)	2020	Résultats de 2021 par rapport à 2020
Road Logistics	4 992	4 444	+12,3 %
European Logistics	3 918	3 465	+13,1 %
Food Logistics	1 074	979	+ 9,8 %
Air & Sea Logistics	2 074	1 163	+78,3 %
Groupe	7 066	5 608*	+26,0 %

\* Différence d'arrondi

nos grands comptes. C'est une performance extraordinaire ! Il a fallu une implication sans faille de la part de toutes nos équipes pour y arriver malgré ces conditions difficiles ».

## Poursuite d'une stratégie tournée vers l'avenir

Pour le CEO de Dachser, l'année 2022 s'annonce à nouveau comme une année au marché volatil et difficile. Si la guerre en Ukraine provoque d'innombrables souffrances humaines, elle marquera aussi profondément l'économie mondiale. À cela s'ajoutent des coûts d'énergie et de carburant historiquement élevés, une nouvelle aggravation de la pénurie de conducteurs ainsi que des perturbations persistantes dans les supply chains mondiales, y compris à cause de nouveaux foyers épidémiques, comme récemment à Hong Kong et en Chine. « L'année qui commence exigera encore toutes nos capacités de gestion de crise, de flexibilité et de résilience en matière

de chaînes logistiques », conclut Burkhard Eling. Dachser poursuivra néanmoins sa politique d'avenir en investissant dans des installations logistiques, des technologies numériques et des équipements. Après environ 100 millions d'euros en 2021, ces investissements devraient atteindre quelque 200 millions d'euros en 2022. « Cela concerne notamment des projets phares comme notre entrepôt à hauts rayonnages entièrement automatisé à Memmingen, d'une capacité de 52 000 palettes, qui sera mis en service en octobre », explique le CEO de Dachser. « Nos investissements ciblent le numérique, les mesures de protection du climat et surtout nos collaborateurs, car la logistique est, et reste une activité faite par des Hommes pour des Hommes. » En 2021, Dachser a embauché quelque 1 000 hommes et femmes à travers le monde. Environ 2 200 apprentis et étudiants ont également rejoint le groupe pour suivre une formation.

Dachser, poursuit Burkhardt Eling, est très bien préparé à l'avenir : « Le taux élevé de fonds propres, de l'ordre de 60 %, fournit une base solide à cette politique d'investissements. »

Profil de l'entreprise familiale Dachser SE : présente sur 376 sites répartis dans 42 pays, elle emploie environ 31 800 collaborateurs. 83,6 millions d'envois d'un poids global de 42,8 millions de tonnes ont été acheminés en 2021.

## Hommes & marchés

# Le temps en accéléré

Partant de la maxime du « chaque chose en son temps », deux chercheurs de l'École polytechnique fédérale de Zurich ont réinventé la perception du temps au travail, du moins, dans un bureau en réalité virtuelle. Dans leur projet de recherche sur la « réalité asynchrone », ils équipent ce bureau de caméras et diffusent en temps réel des personnes et des objets dans l'environnement virtuel. Contrairement à la « vraie vie », les chercheurs peuvent dans un environnement immersif – résultant d'une mise en scène virtuelle – occulter les distractions telles que le passage de collègues dans le bureau, les objets ou les photos sur les murs. En gelant ainsi virtuellement le temps, ils obtiennent un niveau de concentration élevé dans la durée. Ensuite, les événements ou les distractions qui ont échappé à la réalité peuvent être vécus ultérieurement dans la réalité virtuelle sous forme d'hologrammes. De cette façon, on ne loupera rien de ce qui se passe au bureau !



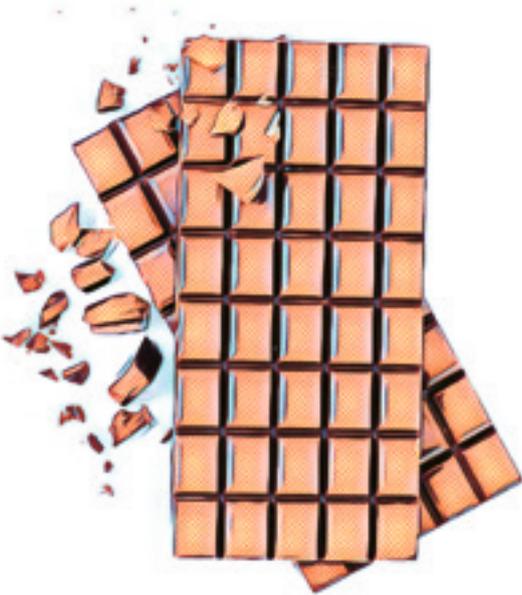
# L'origine du « bug »

Chaque panne d'ordinateur a le don de mettre son utilisateur hors de lui. Cause fréquente : un « bug » dans le système. Mais comment cette « bestiole » a-t-elle fait son entrée dans le vocabulaire informatique ? C'est très simple. Dans les années 1940, les ordinateurs occupaient des armoires remplissant des pièces entières, comme le supercalculateur « Harvard Mark II » de l'Université de Harvard. Un jour, l'Américaine Grace Murray Hopper, pionnière de l'informatique, rechercha l'origine d'une panne. Elle en trouva la cause, à savoir un papillon de nuit grillé dans un relais. Elle colla alors l'insecte dans le carnet d'entretien et indiqua « first actual case of bug being found » – marquant ainsi les débuts du concept de « bug » dans le langage informatique.

Mais la chasse aux papillons de nuit pour dépanner la micro-électronique actuelle appartient désormais à un lointain souvenir.

## C'est mieux au bureau

Eric Adams, nouveau maire de New York, s'inquiète au sujet de la ville qui ne dort jamais. En effet, la tendance au télétravail, qui a commencé avec la pandémie, perdure, et laisse les bureaux désertés. Des chercheurs ont calculé que les employés new-yorkais avaient réduit de moitié leurs dépenses annuelles proches de leur lieu de travail, du fait qu'ils passaient moins de temps dans leurs bureaux. C'est le plus grand recul parmi toutes les grandes villes américaines étudiées. Ceux qui en souffrent, ce sont surtout les cafés, les restaurants, les pressings et les prestataires d'autres petites entreprises. Le maire de la grosse pomme encourage donc le retour au bureau : « Sortez, échangez avec les autres, multipliez les interactions avec vos semblables ! Nous sommes des êtres sociaux, nous devons nouer des contacts pour retrouver l'énergie dont notre ville a besoin. »



## Top 10 des encas pour les pauses

Comme il est susceptible de nous faire grossir et de nous fatiguer, le grignotage occasionnel n'a pas toujours bonne réputation dans le monde du travail. Mais qu'en est-il réellement ? L'Institut américain de recherche Nielsen a interrogé environ 30 000 employé(e)s de 60 pays sur leurs encas préférés sur leur lieu de travail. Les résultats sont à peine surprenants :

1. Chocolat 64 %
2. Fruits 62 %
3. Légumes 52 %
4. Gâteaux 51 %
5. Sandwich 50 %
6. Yaourt 50 %
7. Fromage 46 %
8. Chips 44 %
9. Fruits à coque 41 %
10. Chewing-gum 33 %

## Vive l'écriture manuscrite !

À l'ère du numérique, la communication est dominée par les tapotements d'un clavier, le défilement d'un écran et les messages vocaux. L'écriture manuscrite semble mal en point. Des chercheurs de l'Institut de technologie de Karlsruhe (KIT) et de l'Université de Bretagne Sud tentent de trouver la parade grâce à un stylet intelligent. Le « Kaligo-based Intelligent Handwriting Teacher » doit non seulement aider les enfants dans l'apprentissage de l'écriture, mais aussi décharger leurs parents et enseignants. Ce stylet est équipé de capteurs spéciaux capables de détecter en 3D les plus petits changements dans la façon de le tenir. Pour les chercheurs, cela présente de grands avantages : « Des études montrent régulièrement qu'une rédaction manuscrite conduit à une meilleure qualité du résultat par rapport à la saisie d'un texte sur clavier. Autrement dit, sans l'écriture manuscrite, la société du savoir se prive de l'un de ses outils les plus puissants. »





# Grandes idées sur petits papiers

À l'origine d'inventions révolutionnaires, on retrouve toujours des esprits inventifs. Mais le passage de l'éclair de génie au développement concret d'un produit ou d'un service nécessite l'audace d'entreprendre, et un travail créatif ciblé.



Plus on a d'idées, plus on en colle, et lorsque le tableau blanc ne suffit plus, on continue sur la baie vitrée ou le mur. Les post-it sont utilisés à chaque brainstorming en entreprise. C'est comme si l'on espérait que nos idées prennent forme sur ces petits bouts de papier. L'avantage, c'est que l'on peut facilement regrouper les bonnes et chiffonner les mauvaises. Étonnamment, la digitalisation n'a pas nui à ces pense-bêtes, et ils existent désormais sous forme numérique. Malgré tout, durant les ateliers de créativité, les personnes habituées à la technologie en reviennent souvent aux post-it.

Le fait qu'ils fassent justement partie de l'équipement de base de tout atelier d'innovation n'est pas dénué d'une certaine ironie. Ces bouts de papier ne sont en effet pas nés d'une séance de brainstorming. Leur origine vient même d'une expérience ratée. Spencer Silver, chercheur employé par le consortium américain 3M, avait pour mission de développer un adhésif particulièrement puissant. En 1968, il réalise une masse qui colle parfaitement, mais qui se défait facilement. C'est la déception. L'idée d'utiliser cette matière pour fabriquer des autoadhésifs détachables est venue plus tard à l'un de ses collègues, membre de la chorale paroissiale. Art Fry utilisait toujours des bouts de papier pour marquer ses interventions dans sa partition. Lorsqu'ils tombèrent en pleine répétition, il se souvint de la colle ratée de Spencer Silver.

Le fait que de grandes idées naissent de pannes et de hasards n'a rien d'exceptionnel. De la pénicilline au micro-ondes en passant par le caoutchouc, bon nombre d'inventions révolutionnaires sont nées alors que leur inventeur poursuivait un tout autre objectif. Et les idées de génie ne viennent étonnamment pas sur le lieu de travail, mais dans un environnement complètement différent, ce qui donne matière à des drôles d'anecdotes. C'est ainsi qu'Archimède, savant universel de la Grèce antique, aurait trouvé dans son bain comment calculer le volume et la densité d'un corps. Pour noter au plus vite ses idées, il aurait, d'après la légende, quitté précipitamment sa baignoire et couru nu dans Syracuse jusqu'à son bureau. Dans le cas d'Isaac Newton, c'est une pomme tombant de son arbre durant sa sieste qui l'aurait mis sur la voie des lois de l'attraction universelle.

## Faire du neuf avec de l'ancien

Que des dirigeants d'entreprise pensent pouvoir faire naître de tels moments de révélation avec des post-it, est bien sûr incongru. Pourtant, les ateliers créatifs ont bien leur raison d'être. De grandes idées ne naissent pas seulement de la connexion inédite entre les cellules grises d'un seul individu. Il est tout aussi important d'établir des relations entre les idées germant dans différents esprits. Dans l'histoire de la civilisation humaine, ce n'est pas un hasard si les espaces urbains qui réunissaient les citoyens étaient des foyers de progrès. Les efforts collectifs sont également à l'origine de nombreuses publications scientifiques, travaux de groupe ou startups.

Un concept innovant n'est pas nécessairement conçu à partir d'idées révolutionnaires. Au sens littéral du terme, une « innovation » désigne, il est vrai, « ce qui est nouvellement créé ». Mais cette nouveauté est généralement constituée d'éléments

existants, comme l'a démontré au début du XX<sup>e</sup> siècle Joseph Schumpeter. Pour cet économiste autrichien, la performance de l'entreprise résulte de la « mise en œuvre de nouvelles combinaisons ». Il s'agit de donner une autre finalité à certaines choses et de les utiliser habilement à des fins plus productives. On en trouve l'illustration parfaite au sein de nombreuses entreprises dont la capacité d'innovation est aujourd'hui souvent citée en exemple. Ainsi, Apple n'a pas inventé le smartphone, ni l'écran tactile – mais cette société a su, avec l'iPhone, combiner les deux pour en faire un appareil intuitif et unique. C'est d'ailleurs avec une approche similaire que Tesla a donné un nouvel élan aux voitures électriques.

Si certaines entreprises sont plus innovantes que d'autres, ce n'est pas parce qu'elles peuvent s'offrir les services d'esprits particulièrement brillants. Les startups en particulier s'entendent à bouleverser des secteurs entiers avec des ressources limitées. Ce qui compte avant tout, c'est qu'elles remettent en question les processus habituels et qu'elles expérimentent sans vraiment s'inquiéter d'échouer à la fin. Les grandes entreprises peuvent avoir du mal à agir ainsi, d'autant plus lorsqu'elles ont un ancrage ancien. Alors qu'à l'ère industrielle, tout tournait autour de l'efficacité et de l'optimisation, la société du savoir d'aujourd'hui exige de sortir des sentiers battus: Les nouvelles idées n'émergent pas lorsqu'on se restreint à un cadre.

## Nouvel élan grâce à l'IA

Nous n'avons jamais eu d'aussi bonnes conditions pour expérimenter qu'aujourd'hui. Les innovations suscitant du mépris près de chez nous peuvent être accueillies avec enthousiasme à l'autre bout du monde. L'espace numérique permet par ailleurs de toucher des milliards de personnes. Plus besoin d'investir des millions pour tester une application et l'améliorer grâce aux retours des utilisateurs.

Les possibilités offertes par la digitalisation sont loin d'être épuisées : selon certains économistes, nous ne sommes encore qu'au début d'une nouvelle ère. Le professeur de l'université de Stanford, Erik Brynjolfsson, s'attend par exemple à une « deuxième ère des machines », au regard de laquelle les bouleversements de l'industrialisation n'auraient été que des enfantillages. L'élément moteur, c'est l'intelligence artificielle. Techniquement, elle s'est développée à un tel point, qu'elle peut, par exemple, nous aider à identifier des éléments sur une photo, et que des algorithmes assurent parfois un travail de création. Des chercheurs ont ainsi développé un réseau neuronal capable de générer des photos très réalistes de personnes qui n'existent pas dans la réalité !

Pour Erik Brynjolfsson, la révolution de l'IA ne se fait encore que très peu ressentir au quotidien car les processus d'innovation sont à la traîne du développement technique. Entre l'invention de la machine à vapeur et sa production de masse, il aura fallu de nombreuses années. Mais une chose est sûre : en ce moment même, quelque part dans le monde, des cerveaux sont réunis autour d'un tableau blanc rempli de post-it et cogitent sur la manière dont l'intelligence artificielle peut aider leur entreprise à créer de nouveaux concepts. Et peut-être que sur l'un de ces post-it se trouve l'idée qui va bouleverser un secteur tout entier.

S. Ermisch



« Ensemble,  
nous pouvons accomplir  
de **grandes** choses »

Dachser et Terre des Hommes travaillent depuis 2005 en étroite collaboration, dans un esprit de confiance. C'est un partenariat aux multiples perspectives et connexions. Entretien avec Joshua Hofert qui pilote les projets avec Dachser, en qualité de président de la communication chez Terre des Hommes en Allemagne.

**Monsieur Hofert, quels sont les liens entre les droits de l'enfant, l'environnement et l'économie ?**

Joshua Hofert : Les droits de l'enfant, l'environnement et l'économie sont indissociables. Ils forment en quelque sorte un triangle magique. Mais l'équilibre de ce triangle peut facilement être perturbé. Lorsque des enfants grandissent dans la pauvreté et doivent très tôt contribuer au revenu familial, leurs droits à l'éducation et à un développement sain sont par nature fortement restreints. Il en va de même des questions écologiques, notamment du droit à bénéficier d'une eau, d'une nourriture et d'un air sains.

**Comment cela se traduit-il en pratique dans les projets ?**

Conduit en collaboration avec Dachser en Zambie, « Trash-4cash » est l'un des projets contribuant au « triangle magique ». De jeunes gens s'assurent un revenu en collectant des déchets qu'ils valorisent ensuite dans les installations de recyclage exploitées par leurs soins. C'est positif à tous les niveaux : pour l'environnement et pour ceux qui vendent leurs déchets au lieu de les laisser négligemment dans la nature ; pour les jeunes entrepreneuses et entrepreneurs qui ont développé un modèle économique durable, leur permettant de soutenir financièrement leurs familles ; et enfin, pour les « suiveurs » dans d'autres parties du pays qui s'aperçoivent que l'engagement de ces jeunes recèle aussi beaucoup de potentiel pour leur propre avenir.

**Quel rôle le concept de réseau joue-t-il dans cet engagement pour les enfants et les jeunes ?**

Aujourd'hui, les jeunes échangent sur les réseaux sociaux où ils trouvent des sympathisants. Car, dans le monde entier, ces générations s'intéressent aux mêmes thèmes. Cela donne parfois naissance à des mouvements internationaux, comme « Fridays for Future », mouvement mondial pour la justice climatique initié par des écoliers et des étudiants.



La capacité et le plaisir de mettre des personnes et leurs univers en réseau unissent ces jeunes, Terre des Hommes et Dachser.

Joshua Hofert, président de la communication chez Terre des Hommes en Allemagne



**Comment cela se manifeste-t-il dans votre projet ?**  
Beaucoup de jeunes personnes participant à des projets de Terre des Hommes en Afrique, en Asie et en Amérique latine s'engagent dans le mouvement Fridays for Future. La capacité et le plaisir de mettre des personnes et leurs univers en réseau, unissent ces jeunes, Terre des Hommes et Dachser. Et cela se répercute notamment sur les actions mises en place. Pour initier des changements dans une communauté, il faut une base importante de personnes partageant les mêmes idées, qui peuvent faire entendre leur voix à l'abri d'un réseau et ensuite faire bouger les choses ensemble.

**Qu'est-ce que cela apporte d'un point de vue individuel ?**

Un individu isolé peut certes agir à son niveau, mais les jeunes et leurs familles remarquent rapidement que la coopération permet de réaliser de plus grandes choses. Les nouvelles générations ont cette force et sont capables de voir au-delà des religions, des cultures et des catégories socio-économiques, mais aussi de créer des liens entre les traditions et les nouvelles façons d'assurer un vivre ensemble bienveillant et durable.

**En quoi la collaboration avec Dachser est-elle importante pour Terre des Hommes ?**

Parvenir à un développement durable n'est pas aussi simple. C'est un travail de longue haleine. La collaboration entre Dachser et Terre des Hommes est placée sous le signe de la confiance et de l'ouverture. Cela s'est avéré particulière-



Inde : créer de l'entraide, tel est l'objectif de Terre des Hommes

ment important durant la pandémie, lorsque la vie s'est arrêtée dans des pays comme l'Inde ou le Népal, et que nous avons alors littéralement le souffle coupé en Europe à la vue des gens qui mouraient dans les rues. Lorsque les écoles et les infrastructures sociales ont fermé, nous avons maintenu autant que possible le contact dans le cadre des différents projets et continué de soutenir les enfants et les jeunes.

**Qu'est-ce qui vous a encouragé dans cette situation ?**

Il était très impressionnant de voir comment, en Inde et au Népal par exemple, le matériel d'aide et les équipements de protection ont été distribués, entre autres, grâce aux réseaux que formaient ces jeunes. Ils ont fait du porte à porte et accompli un travail pédagogique autour de la vaccination et des mesures d'hygiène. Au cours de discussions pas toujours faciles, ils se sont attaqués aux mythes sur les effets secondaires des vaccins et ont dissipé la crainte des gens qui n'osaient plus sortir de chez eux à cause de la contamination des rues. On trouve des exemples semblables d'engagement proactif de jeunes dans d'autres secteurs du quotidien, et plus particulièrement en matière d'environnement, de formation et d'auto-détermination. Bilan : nous sommes sur la bonne voie et la force de nos réseaux nous permet d'accomplir de grandes choses.

Joshua Hofert est président de la communication chez Terre des Hommes en Allemagne. Âgé de 26 ans, cet expert en droits de l'enfant était précédemment chef de la division Programmes et politique. Avant cela encore, il a été plusieurs années membre du conseil de surveillance de cet organisme d'aide à l'enfance.



La créativité comme levier du changement social au Brésil



Moments de détente dans le jardin : la saison des barbecues a commencé



## Une solution « à point »

Dès l'arrivée des beaux jours, on ressort le barbecue. Ceux du fabricant américain Char-Broil doivent être disponibles en magasin ou chez le client à temps pour le début de la saison. Un défi logistique que les équipes Dachser de Malsch et leurs collègues de DACHSER DIY Logistics ont décidé de relever ensemble.

Gaz ou charbon ? C'est la question décisive dans le choix d'un barbecue. Le gaz est plus facile d'entretien et nécessite moins de temps de préparation. Mais seul le charbon de bois donne le fumet recherché par les amateurs de grillades. « Avec notre Char-Broil Gas2Coal, les clients ont les deux. Ce barbecue hybride est notre meilleure vente en Allemagne », indique Gerrit Gabert, Head of Logistics Europe pour l'entreprise basée en Géorgie. Char-Broil a lancé en 1948 le premier barbecue au charbon de bois sur le marché américain. Aujourd'hui, l'éventail de ses offres s'étend des barbecues au gaz ou au charbon jusqu'aux grills électriques et aux fumoirs. →



Le « mur du barbecue » dans l'entrepôt de Dachser

## Le « mur du barbecue » à Malsch

La vente de barbecues demeure une activité saisonnière. « Nous ne sommes certainement pas un client facile pour notre partenaire logistique », reconnaît volontiers Gerrit Gabert. Plus de 80 % des mouvements de marchandises s'effectuent dans les six premiers mois. Au début de l'année, les articles arrivent d'Asie par voie maritime en Europe. Ils sont d'abord vérifiés avant d'être empilés dans l'entrepôt de Malsch, près de Karlsruhe. Un gerbeur à griffe saisit les cartons et les superpose jusqu'à dix les uns sur les autres. Sur le site de Malsch, on surnomme cette construction le « mur du barbecue ». En début de saison, jusqu'à 60 000 barbecues sont ainsi empilés. À cela s'ajoutent des accessoires tels que des pierres à pizza, des tournebroches et du matériel d'entretien. Ces produits sont triés sur des palettes puis stockés. Au total, environ 250 000 articles de la marque Char-Broil trouvent leur place à Malsch. Mais début mars au plus tard, ils doivent être sur le marché. « Ça dépend toujours un peu de la météo, mais pour nous, la haute saison commence au plus tard à Pâques », indique Gerrit Gabert.

## Profil d'entreprise

Char-Broil est la plus ancienne marque de barbecues d'Amérique. Depuis sa fondation en 1948, l'entreprise a lancé sur le marché de nombreuses innovations – du premier barbecue au charbon en fonte, aux actuels barbecues au gaz. Depuis 2011, elle est présente sur le sol européen. [charbroil.com](http://charbroil.com)

## Expérience dans le secteur du bricolage

Si l'entrepôt de Malsch a été choisi, c'est qu'il se trouve au centre de la zone de distribution européenne. Les barbecues sont destinés à des clients de 16 pays, principalement l'Allemagne, la France, l'Italie, l'Espagne et la Pologne. Les magasins de bricolage et de jardinage sont les partenaires commerciaux privilégiés de Char-Broil. Mais le commerce en ligne occupe également une grande place. « Nous avons opté pour Dachser pour deux raisons », confie Gerrit Gabert. La première tient pour lui, d'une part, à l'offre combinée d'entreposage et de transport. D'autre part, c'est l'expertise spécifique que Dachser regroupe dans la solution DACHSER DIY Logistics qui l'aurait convaincu. La filière DIY (Do-it-Yourself) réunit les magasins spécialisés de bricolage et de jardinage.

« La combinaison de prestations standards et de solutions logistiques personnalisées, ainsi que notre savoir-faire sectoriel, procurent à nos clients un avantage concurrentiel », indique Jens Wollmann, Head of Corporate Solutions chez Dachser. « Présents dans de nombreux pays, nos spécialistes entretiennent des liens étroits avec les commerces locaux et les fournisseurs ; ils vous conseillent de manière exhaustive sur les possibilités côté fournisseurs et commerçants. » Le pipeline DACHSER DIY Logistics constitue par ailleurs selon lui une solution spécifique complète. Les composants de cette prestation forment une chaîne de services de bout en bout, du fournisseur au point de vente, ou au consommateur, assurant ainsi un flux de marchandises continu vers les marchés.

« L'expertise du secteur est payante sur le plan logistique au quotidien », ajoute Steven Croissant, Sales Manager de Dachser à Malsch. « C'est le cas par exemple, de la livraison des magasins de bricolage, qui doit, en général, suivre des règles strictes. » En raison de ses diverses relations clients, Dachser livre simultanément plusieurs produits aux magasins de bricolage et doit respecter des délais précis. Chaque année, 8,4 mil-



Nos plans de croissance sont très ambitieux. C'est pourquoi nous avons conclu un contrat à long terme avec Dachser.

Gerrit Gabert, Head of Logistics Europe chez Char-Broil

”

lions d'envois sont expédiés vers plus de 18 000 magasins. À cela s'ajoutent les sites relevant d'autres formes de distribution, comme le commerce spécialisé. Cela réduit le flux de livraison sur chaque site, ainsi que le temps de livraison pour le personnel. La direction de ces magasins est informée par des bordereaux de livraison électroniques standardisés, qui sont directement intégrés dans leur propre système informatique. Avec sa solution sectorielle reconnue depuis plus de 20 ans, Dachser propose des concepts adaptés pour la logistique en magasin. Ainsi, les produits sont mis en rayon et les invendus sont ensuite retirés et récupérés en fin de saison. Ces services sont également mis en place pour Char-Broil.

## Les BBQ Brothers mettent en appétit

« Nos prestations incluent également le 'drop shipping' ou 'livraison directe' », explique Florian Steinbrunn, Contract Logistics Manager chez Dachser à Malsch. Si un client commande un barbecue sur la boutique en ligne de son magasin de bricolage, il lui est livré directement depuis l'entrepôt de Dachser. C'est le même système que pour les commandes sur Amazon. Char-Broil s'adressant à des clients jeunes, adeptes du commerce en ligne, le site web et la page Instagram de chacun d'eux sont d'importants canaux publicitaires. Les youtubeurs à succès comme « BBQ Brothers » sont de parfaits ambassadeurs de marques. Dans leurs vidéos, ces créateurs de contenus mettent en scène les produits de la marque américaine. « Nous misons aussi sur la formation du personnel dans les magasins de bricolage », explique Gerrit Gabert. Véritables ambassadeurs, les collaborateurs constituent en effet le premier contact avec une marque.

Dachser fournit les présentoirs, supports publicitaires et catalogues pour une mise en scène parfaite des produits dans les magasins de jardinage et de bricolage. En Allemagne par exemple, où le marché du barbecue est assuré par une grande marque et bon nombre d'autres marques plus petites, Char-Broil détient environ 4 % des

parts de marché. « Mais nos plans de croissance sont très ambitieux. C'est pourquoi nous avons conclu un contrat à long terme avec Dachser », confie Gerrit Gabert. Il apprécie la flexibilité de ses interlocuteurs au sein du Groupe et mise sur une croissance commune.

Un coup d'œil sur l'histoire commune à ces deux acteurs montre d'où vient cette confiance réciproque. Char-Broil a commencé à vendre ses produits en Europe il y a plus de dix ans. Leur premier site allemand a ouvert en 2016. Auparavant, les ventes transitaient par Dancook au Danemark, société rachetée depuis par Char-Broil. Dachser travaillait à l'époque déjà pour cette entreprise et le premier contact avec l'enseigne américaine a laissé une impression positive durable. À partir de 2019, des négociations ont débuté sur un partenariat étendu en Europe, dans un premier temps pour le transport, puis pour l'entreposage. « En collaboration avec notre client, nous optimisons son bilan logistique en maintenant sa qualité de service à un niveau élevé par la combinaison de nos diverses prestations logistiques, de notre informatique et de notre personnel », déclare Bernd Grossmann, General Manager de Dachser à Malsch. Avec environ 15 000 envois par an, Char-Broil fait partie des plus grands clients de notre site du Bade-Wurtemberg.

## Viande de qualité et davantage de légumes

Pour Gerrit Gabert, la tendance future en matière de barbecues sera au modèle électrique : « On en parle déjà beaucoup aux États-Unis, et cela arrivera bientôt aussi en Europe. » Concernant ce que l'on fait griller au barbecue, on recherche de plus en plus la qualité. « Les gens consomment de moins en moins de saucisses bon marché », observe Gerrit Gabert. Et il ajoute que la viande de meilleure qualité est de plus en plus souvent accompagnée de légumes grillés et d'autres garnitures. En tant que flexitarien, Gerrit Gabert lui-même reconnaît consommer très peu de viande : « Je préfère cuisiner des brocolis, des courgettes ou une pizza végétarienne – c'est un vrai délice. »

D. Kunde

Les maîtres incontestés du barbecue viennent d'Argentine. Dans ce pays, durant le repas de fête de l'Asado, des bêtes entières sont rôties au feu de bois sur des grilles en fer. Compte tenu de ce culte pour la grillade, rien d'étonnant à ce que la ville argentine de General Pico ait fait son entrée dans le Guinness des Records avec la plus grande soirée barbecue au monde. 90 adeptes du grill régalaient alors environ 20 000 invités de belles portions de viande de bœuf traditionnelles.

## Opportunités en logistique

Carolin Choy, experte  
en fret maritime

**DACHSER**  
intelligent Logistics

# L'endurance paie

La pandémie rend les processus de dédouanement plus complexes en logistique, en particulier pour le fret maritime. En tant que responsable de l'expédition de fret maritime LCL pour la région Asie-Pacifique, Carolin Choy voit pourtant ces défis comme une opportunité. L'un de ses passe-temps favoris l'aide dans cette démarche.

Carolin Choy est passionnée par la course à pied. Les bons jours, elle boucle les huit kilomètres de son parcours favori en juste un peu plus d'une heure. « La course fait du bien au corps et permet d'avoir les idées claires pour appréhender le travail », explique-t-elle. Les footings avec son mari lui donnent naturellement aussi plus d'endurance. C'est précisément ce qui aide cette responsable de l'expédition de fret maritime LCL pour l'Asie-Pacifique chez Dachser dans les temps difficiles, comme ceux rencontrés actuellement.

Car la pandémie et les changements qu'elle a entraînés, ont complètement bouleversé le travail de Carolin Choy. Les chaînes d'approvisionnement ont été sans cesse perturbées, les ports parfois fermés et les coûts de transport ont augmenté en permanence. De plus, les contacts humains ont laissé place aux réunions virtuelles. « Nous connaissons actuellement une phase difficile. Nos clients exigent de nous une flexibilité et une fiabilité sans faille pour assurer leurs commandes », déclare cette experte en fret maritime. →

## Profil de services : Services LCL

« Less-than-Container Load » ou LCL, ce sont chez Dachser Air & Sea Logistics des solutions logistiques performantes pour des transports internationaux groupés par voie maritime. Les clients bénéficient de départs réguliers et fiables, d'une exécution efficace et d'une transparence complète. L'offre en liaisons internationales est étendue en permanence et s'avère aujourd'hui une alternative économique reconnue au fret aérien. D'autres avantages découlent de la collaboration étroite entre les Business Fields Dachser Air & Sea Logistics et Dachser Road Logistics. Les clients bénéficient ainsi de solutions logistiques de bout en bout associant transport international, entreposage et services à valeur ajoutée.



Le trafic maritime relie l'Asie au reste du monde

Mais elle peut compter sur une équipe solide en plus d'être dotée d'un optimisme à toute épreuve : « Je dis souvent : Ne fais pas partie du problème, mais de la solution. Pour chaque problème, il existe de nombreuses solutions. Et grâce à notre extraordinaire esprit d'équipe, nous parvenons quasiment toujours à trouver la meilleure. »

Carolin Choy est responsable de plus de dix pays asiatiques très importants sur le plan des volumes d'expédition, de la Chine au sous-continent indien. « Tous ces pays sont très différents en termes de culture, de structure de prix, de comportement des clients et d'infrastructure de transport. Nous devons par conséquent toujours être prêts à nous adapter et à innover. »

### Prendre ses responsabilités

C'est ce défi qui l'a poussée, il y a trois ans, à accepter son poste actuel chez Dachser. Carolin Choy travaille depuis 1998 dans le secteur de la logistique et elle a acquis une grande expérience, des achats à la direction opérationnelle, en passant par la gestion des grands comptes. Hong Kong, plaque

tournante internationale avec de nombreuses liaisons dans le monde entier, a ouvert à cette passionnée de logistique des perspectives captivantes. « Pour gérer les grands comptes, j'ai souvent voyagé en Europe, en Asie et en Amérique, ce qui m'a permis de me familiariser avec différents segments de marché, mais aussi avec bon nombre de cultures », déclare-t-elle. Ces fonctions se sont bien sûr accompagnées de missions de management. Ce genre d'expériences a ensuite été très utile à Carolin Choy chez Dachser.

Elle se sent d'ailleurs parfaitement intégrée dans l'entreprise familiale : « Dachser m'a donné l'opportunité d'élargir en permanence mes connaissances et mes capacités, ce qui a fait de moi ce que je suis aujourd'hui. Je suis en quelque sorte aux commandes et je peux œuvrer en faveur de vrais changements. » Elle est d'autant plus motivée lorsqu'elle considère les résultats financiers actuels. En 2021 en effet, le volume des exportations LCL dans la région Asie-Pacifique a augmenté de 34 %, ce qui est considérable. Pour Carolin Choy, il est important d'échanger régulièrement avec ses collègues et avec les clients sur les meilleures pratiques dans l'exercice des tâches logistiques quotidiennes. « Je prends toujours autant de plaisir à exercer ces fonctions. »

Le domaine d'activité LCL est un segment intéressant du transport de fret maritime, toujours plus apprécié des clients de petite et moyenne taille. LCL est l'abréviation de Less Than Container Load, soit chargement partiel de conteneur. Les conteneurs de fret maritime sont alors chargés de marchandises appartenant à des clients différents. Dachser commercialise des « Consol boxes » où le commanditaire règle uniquement pour la place qu'il occupe dans un conteneur. Carolin Choy est entre autres chargée d'étendre ce service. Actuellement, Dachser le propose sur plus de 100 couloirs de transport, et ce chiffre ne fait qu'augmenter.

La durabilité y joue également un rôle. « La protection du climat est un enjeu majeur dans la logistique. Les capacités non utilisées ne font que générer des émissions superflues et sont néfastes d'un point de vue économique, car elles pénalisent les volumes de fret exportés », estime-t-elle. « Grâce au service LCL, nous pouvons contribuer à une logistique plus durable, notre objectif étant de charger les conteneurs au maximum. » Cela reste encore et toujours un véritable

défi, tout particulièrement ces deux dernières années. Mais elle précise que son équipe a toujours réussi à maintenir l'activité opérationnelle. « Nous faisons preuve de flexibilité et nous pouvons nous reposer sur notre réseau mondial pour que nos clients puissent développer leur activité avec succès, même en ces temps difficiles », conclut-elle.

Le poste à responsabilités de Carolin Choy couvre un vaste éventail de tâches. Elle est par exemple responsable de la gestion des revenus, de la croissance en volume et du développement des produits. « Dachser a conclu des contrats à long terme avec des transporteurs garantissant une qualité de service et une stabilité des prix exceptionnelles. Nos clients et nous-mêmes en bénéficions », explique Carolin Choy.

C'est cette diversité de champs d'action qui la séduit dans son travail : « Maîtriser les défis me donne un énorme sentiment de satisfaction. Plus particulièrement aujourd'hui, notre mission de logisticien est comparable à une course d'endurance. Avec la bonne attitude, la passion et un travail acharné, on peut pratiquement vaincre toutes les difficultés. »

**L. Becker**



Toujours très proche de ses clients

# Nouvelles solutions pour une nouvelle ère

Né en 1962, Edoardo Podestà a été nommé en octobre 2019 Chief Operations Officer (COO) du Business Field Dachser Air & Sea Logistics. Il est également responsable de la Business Unit ASL Asia Pacific, qu'il dirige depuis maintenant huit ans. Nous l'interrogeons sur la logistique mondiale en ces temps troublés.

**Monsieur Podestà, vous êtes actuellement en vidéoconférence à Hong Kong, où vous vivez et travaillez. Êtes-vous de nouveau souvent en voyage d'affaires ?**

Edoardo Podestà : Effectivement, la pandémie a fait disparaître les voyages d'affaires du quotidien, et cela reste aujourd'hui encore très difficile, comme lorsque j'ai dû me soumettre à la quarantaine à mon retour d'Europe. Durant une semaine, je n'ai pas été autorisé à quitter ma chambre d'hôtel à Hong Kong, et j'ai dû faire un test chaque jour. La pandémie n'est pas terminée, et les mesures de sécurité à Hong Kong et en Chine sont élevées et appliquées avec beaucoup de rigueur. Nous vivons une époque vraiment particulière.

**La pandémie n'est que l'un des nombreux défis qui se posent aujourd'hui. À cela s'ajoutent la guerre en Ukraine, les perturbations et les engorgements des grandes voies commerciales, le coût élevé des carburants et bien d'autres obstacles. Le déclenchement de la pandémie il y a deux ans et demi a changé la donne de manière inédite. Le monde est aujourd'hui bien différent. Cela se ressent nettement dans le secteur de la logistique : les confinements en Chine, le ralentissement des chaînes d'approvisionnement, les capacités restreintes et maintenant la guerre en Ukraine, avec d'importantes répercussions sur le commerce mondial. Les difficultés s'accumulent. Mais on dit aussi que chaque crise est une opportunité. C'est la capacité à s'affirmer dans de telles situations qui fait qu'une entreprise se démarque.**

**Que signifient toutes ces évolutions pour la logistique ?**

Généralement, dans le monde des affaires, la logistique passait plutôt après les produits et la production. Certes, il fallait déjà tenir compte des coûts de transport et surtout les réduire au maximum. Mais en temps de crise, il est clair pour tout le monde

que les chaînes d'approvisionnement et la logistique ne sont pas seulement des accessoires et un facteur de coût, mais qu'elles ont une grande pertinence et une importance systémique. C'est tout particulièrement vrai dans des économies reposant sur la division du travail. De nombreuses étapes de production et composants doivent être réunis dans un processus équilibré et minutieusement planifié, et ce, souvent au-delà des frontières et des continents. La logistique est donc un élément essentiel du modèle économique qui nous a placés au centre de l'attention en tant que prestataire de services compétent.

**Le fait que des marchandises doivent être acheminées en temps voulu jusqu'à leurs destinataires n'a rien de nouveau. Mais qu'est-ce qui a changé concrètement ?**

Les capacités de fret aérien et maritime atteignaient leurs limites avant même la pandémie. Avec la crise, la situation s'est nettement détériorée. Les ports ont été, pour partie, complètement paralysés ou n'ont fonctionné qu'au ralenti suite au coronavirus. De nombreux avions sont restés cloués au sol et le « belly freight » utilisé comme transport de marchandises supplémentaire a été pendant longtemps supprimé. En Europe et en Asie, des usines ont réduit leur production et les confinements ont paralysé des centres économiques chinois, comme à Shanghai, touchant plus de trois millions de personnes. La pression sur les solutions logistiques de qualité a donc augmenté. Tout le monde peut réserver un conteneur, mais ce qui fait la différence, c'est la capacité à proposer des prestations de services fiables même dans ces conditions exceptionnelles. Nos collaboratrices et collaborateurs ont accompli un travail extraordinaire dans ces situations de stress. Nos clients s'en rendent compte, car ils accordent désormais plus de valeur au service et à la qualité.

**Quelles sont les conséquences de la guerre en Ukraine sur les chaînes d'approvisionnement mondiales ?**

Les voies commerciales entre l'Asie du Nord et l'Europe sont sévèrement affectées par la guerre et les sanctions. Pour le fret aérien, la fermeture de l'espace aérien au-dessus d'États belligérants se traduit par des vols rallongés d'environ deux heures et demie. On utilise alors davantage de carburant devenu plus cher, au détriment du poids d'un éventuel chargement de fret. Cela se répercute sur les dépenses et la tarification pour le fret aérien. Le trafic ferroviaire entre l'Asie et l'Europe est à l'arrêt, car une grande partie des itinéraires traversent la Russie, la Biélorussie et l'Ukraine. Or, cette offre avait justement fini par séduire des clients européens en remplacement du fret maritime. Tout cela, associé aux confinements en Chine, souligne

Dans toutes nos actions, nous recherchons des solutions adaptées pour nos clients, et ce, d'autant plus en temps de crise.

“

”

Edoardo Podestà, COO Air & Sea Logistics chez Dachser

l'importance de réseaux logistiques sophistiqués, comme ceux de Dachser, pour une logistique d'approvisionnement résiliente et performante.

#### Comment ces situations inhabituelles se traduisent-elles dans les résultats financiers ?

En 2021, notre chiffre d'affaires pour les activités de fret aérien et maritime a augmenté de 78,3 %, passant de 1,2 milliard d'euros à désormais plus de 2,1 milliards d'euros. Les trois grandes régions du réseau Dachser ont participé à cette croissance exceptionnelle : ASL Americas a augmenté son chiffre d'affaires de 60 %, la région APAC de 74 % et EMEA de 80 %. La rareté de l'offre et la forte demande dans le fret aérien et maritime ont conduit à une augmentation des prix particulièrement élevée dans ce segment. Nous avons par ailleurs enregistré une augmentation notable du nombre d'envois. Cependant, nous ne nous contentons pas de croître en termes de chiffres, mais aussi en termes de qualité.

#### Dans quelle mesure ?

Les exemples sont nombreux. Ce qui prime, c'est que nos clients peuvent profiter de l'étroite imbrication du fret aérien et maritime avec le transport terrestre. Durant la pandémie, lorsqu'une grande partie de la capacité de fret a disparu, nous avons affrété nos propres vols charters. Nous les avons reliés étroitement au réseau routier européen de Road Logistics, notamment pour acheminer au plus vite des masques et des équipements de protection dans toute l'Europe. En 2021, nous avons effectué au total 230 vols charters et créé notre propre réseau de transport entre l'Asie, l'Europe et l'Amérique du Nord. Nos liaisons par vols charters restent très sollicitées. Nous sommes toutefois conscients qu'il s'agissait d'une année exceptionnelle. Nous devons surveiller l'évolution de la situation économique, pour le moment encore imprévisible. À long terme, nous prévoyons d'étendre systématiquement nos liaisons charters sur des itinéraires précis pour en faire le socle de futures prestations de service entre l'Asie et l'Europe ainsi qu'entre l'Asie et l'Amérique.

#### Un modèle semblable aux vols charters est-il envisageable pour le fret maritime ?

Affréter un navire n'a rien à voir avec l'affrètement d'un avion, ne serait-ce qu'en raison des ordres de grandeur. Un navire porte-conteneurs de taille moyenne embarque environ 5 000 conteneurs standards de vingt pieds, un espace qu'il faut tout d'abord acheter. Nous travaillons par ailleurs beaucoup avec des chargements partiels (Less-than-container load – LCL), que nous alignons ensuite bout à bout à plusieurs reprises pour les livrer à leurs destinataires via notre réseau terrestre.

#### Quelle est la démarche stratégique ainsi poursuivie par Dachser ASL ?

Dans toutes nos actions, nous recherchons des solutions adaptées pour nos clients, et ce, d'autant plus en temps de crise. Nous sommes par exemple à même d'acheminer des marchandises d'outre-mer par voie terrestre dans l'Europe entière. Le fait que nos rouages aérien, maritime et routier fonctionnent de manière aussi fluide est un élément important pour renforcer le bilan logistique de nos clients, conformément à notre mission.

#### Quel bilan personnel tirez-vous de la période qui a suivi votre nomination dans l'Executive Board ?

Cela est une période des plus intéressantes. J'aime relever des défis avec créativité et en m'appuyant sur des solutions robustes. En ces temps difficiles, j'aurais tout particulièrement souhaité pouvoir me déplacer davantage pour accompagner personnellement nos collaborateurs dans tout le réseau, nos clients ainsi que mes collègues de la direction. Cela n'a malheureusement pas pu se faire ou dans une mesure très limitée. La vidéoconférence a donc souvent été la seule solution. J'espère donc au plus vite un retour à une situation plus normale.



Edoardo Podestà,  
un professionnel  
ouvert sur le monde

## Compétences réseau



Développer la logistique agroalimentaire en Europe depuis la Belgique

# Départ pour la Belgique

Depuis le début du mois d'avril, Dachser Food Logistics dispose d'une organisation nationale propre en Belgique. De nouvelles perspectives très prometteuses s'ouvrent ainsi à l'industrie agroalimentaire belge.

Dachser Food Logistics développera une offre ciblant l'industrie agroalimentaire du pays à partir de la ville de Tournai, située à proximité de la frontière française. « Nous avons identifié un potentiel énorme en Belgique. Forts de nos temps de transit courts, d'un portefeuille de produits très complet et de notre souci permanent de la qualité, nous saurons développer, depuis notre site de Tournai, une offre innovante et attractive, à destination d'une industrie agroalimentaire belge largement tournée vers l'exportation », explique Alfred Miller, Managing Director, Dachser Food Logistics.

Situé au sud-ouest à environ 90 km de Bruxelles, le nouveau site se trouve dans la région transfrontalière Lille – Courtrai – Tournai. Il permettra de desservir tout l'ouest de la Belgique. Les solutions proposées privilégieront les liaisons vers l'Allemagne et les autres pays d'Europe centrale ainsi que l'Italie.

Elles comprendront des transports quotidiens permettant des livraisons vers l'Allemagne sous 24 heures. Une connexion directe au réseau European Food Network permettra de garantir des temps de transit fixes également vers tout le reste de l'Europe. Les 23 sociétés membres de ce réseau assurent la couverture d'un total de 34 pays européens.

Partenaire stratégique de Dachser dans le domaine de la distribution, TDL Group collaborera avec la nouvelle organisation belge sur le plan opérationnel. TDL Group est un leader des transports à température dirigée dans le Benelux et dispose en Belgique d'un vaste réseau de sites, avec notamment trois entrepôts cross docking. L'est de la Belgique continuera d'être desservi depuis l'agence Dachser d'Alsldorf dans la région tri-frontalière entre l'Allemagne, les Pays-Bas et la Belgique.

## Une qualité de fret aérien très demandée

Dachser Air & Sea Logistics étend son programme d'affrètement entre Shanghai et Francfort de mai 2022 à avril 2024. L'entreprise affrète ainsi un avion de ligne transformé en avion cargo entre l'Asie et l'Europe deux jours par semaine, transportant 33 tonnes à la fois. Le réseau de fret aérien de Dachser est également étroitement lié à son réseau européen de transport terrestre, de sorte que les clients bénéficient d'un transport complet de leurs expéditions de fret aérien entre l'Asie et l'Europe.

Fin mai, Dachser a par ailleurs de nouveau reçu la certification du CEIV Pharma (Center of Excellence for Independent Validators in Pharmaceutical Logistics) de l'IATA pour ses sites aéroportuaires d'Hyderabad et de Mumbai en Inde. Elle démontre ainsi ses capacités en matière de services logistiques à destination du secteur Life Science et Healthcare. En tant que norme industrielle, la certification CEIV Pharma couvre les exigences spécifiques des expéditeurs de produits pharmaceutiques en matière de services de fret aérien sûrs, conformes aux réglementations et efficaces.



Demande très élevée pour le fret aérien

## Dachser Food Logistics : une qualité certifiée

Dans le secteur agroalimentaire, la qualité joue un rôle décisif. Dachser Food Logistics est régulièrement certifiée conformément à la norme ISO 9001 version 2015. La société DEKRA vient une nouvelle fois de certifier que la Business Unit remplit les critères demandés. La certification concerne l'entreposage, la préparation des commandes, le conditionnement et la distribution de marchandises alimentaires à température dirigée et non dirigée, provenant de petits et grands expéditeurs. Elle atteste que les 30 sites et entrepôts de Dachser Food Logistics en Allemagne ont mis en place et assurent la maintenance d'un système de management de la qualité, conformément à la norme ISO 9001 version 2015. La Business Unit détient par ailleurs la certification IFS Logistique dans sa dernière version.

## L'extension du réseau se poursuit

Dachser a étendu ses capacités d'entreposage au centre logistique de Hanovre. Dans le parc industriel Langenhagen, l'agence ouvre un nouvel entrepôt de 9 500 m<sup>2</sup>. Il est équipé de onze niveleurs intégrés dans un sas de quai, de deux portes pour fourgon Sprinter et de deux portes de plain-pied.

À Dettelbach, près de Würzburg, la construction d'un nouveau site logistique a également débuté. Près de 10 000 m<sup>2</sup> accueillant 15 000 emplacements de palettes seront loués par Dachser à compter de la mi-2023. Il s'agit avant tout de fournir des services de logistique contractuelle à des clients du secteur des biens industriels et agroalimentaires.

À Horsching, près de Linz, Dachser Austria a lancé l'extension de son entrepôt ultramoderne. Sur 5 640 m<sup>2</sup> de surface au sol, 10 500 nouveaux emplacements de palettes doivent s'ajouter aux 20 000 existants. La mise en service est prévue pour la mi-novembre 2022.

## Camions complets de la Chine vers l'Europe

Pour continuer d'assurer la liaison directe par camions entre les sites de production chinois et les acheteurs en Europe, Dachser Cargoplus assure actuellement les transports de lots complets par un itinéraire alternatif plus au sud. Les expéditions quittent la Chine par le poste frontalier d'Alashankou en direction du Kazakhstan. Après la traversée de la mer Caspienne en bac, le convoi traverse l'Azerbaïdjan, la Géorgie et la Turquie, pour parvenir ensuite jusqu'aux destinataires en Europe. Le temps de transit est ainsi de 26 à 30 jours. Ce service est surtout destiné aux secteurs de la mode, de l'automobile, de la chimie, du bricolage, ainsi qu'aux fabricants d'appareils et de composants électriques ou encore de produits médicaux.

Relier des continents par camion



# Logistique européenne : Le vent en poupe pour la péninsule ibérique



Dachser vient d'écrire une nouvelle page de son histoire dans la péninsule ibérique : mise en service d'un nouveau site à Lisbonne, début de la construction d'une nouvelle agence à Alicante, déploiement de la gamme de produits standards European Logistics pour les clients d'Espagne et du Portugal, et enfin, lancement des livraisons zéro émission dans les centres-villes de Porto et Madrid.

9 mai 2017 : C'est au salon « transport logistic » de Munich que Dachser débute l'écriture de cette histoire. Sur son stand est organisée une petite cérémonie avec les membres de l'Executive Board du Groupe et le Managing Director de la Business Unit EL Iberia. La nouvelle retient l'attention des professionnels : « Azkar revêt les couleurs de Dachser : en seulement quatre ans, le Groupe a intégré sa filiale ibérique Azkar Group dans son réseau européen Road Logistics. » Les organisations de transport terrestre ont dorénavant pour raison sociale Dachser European Logistics Spain et Dachser European Logistics Portugal. Une étape importante est ainsi franchie sur la voie de l'intégration complète de la péninsule ibérique dans l'un des réseaux logistiques de groupage les plus étendus d'Europe.

Dachser est par ailleurs présent en Espagne comme au Portugal avec son organisation Air & Sea Logistics, qui relie l'Europe aux marchés de la région Asie-Pacifique et Amérique.

Ce qui a débuté en 2007 sur la péninsule par un partenariat avec l'entreprise de transport Azkar puis conduit à un changement d'image en 2017 se manifeste aujourd'hui par les chiffres impressionnants du succès de Dachser Iberia : Avec 2900 collaborateurs répartis sur 66 sites au Portugal et en Espagne, le prestataire logistique a enregistré en 2021 un chiffre d'affaires d'environ 758 millions d'euros. Plus de 17,1 millions d'envois ont été acheminés, ce qui représente un volume global d'environ 3,2 millions de tonnes.

### L'aube d'une ère nouvelle

Un autre chapitre s'ouvre par ailleurs dans l'histoire du Groupe. En étendant son réseau à la péninsule ibérique, Dachser a également introduit sa famille de produits entargo sur les marchés nationaux espagnols et portugais. La gamme entargo se décline en quatre lignes de produits targospeed, targoflex, targofix et targo on-site, correspondant chacune à des prestations logistiques bien définies, avec une structure de coûts transparente et des standards de performances uniformisés.

« Après une restructuration opérationnelle étendue – comme la mise en place de nouveaux processus dans les terminaux de transit, dans le transport courte et longue distance, ou →

Les produits entargo permettent à Dachser Iberia de renforcer le lien avec le réseau terrestre européen du groupe



Le fait que toutes les agences ibériques de Dachser ont complètement intégré la gamme de produits standardisés European Logistics apporte de nets avantages à nos clients.

Celestino Silva, Managing Director European Logistics Iberia chez Dachser

encore l'optimisation de la gestion interne de la qualité avec l'introduction d'un nouveau système – toutes les agences ibériques ont complètement intégré les standards de processus européens de Dachser », explique Celestino Silva, Managing Director European Logistics Iberia chez Dachser. « C'est la base nécessaire à l'introduction d'entargo (notre gamme de produits de transport standardisés à l'échelle européenne) aux délais de livraison et standards de qualité clairement définis. Cela n'est possible – que dans un réseau étendu appuyé par des processus logistiques uniformisés. Les clients bénéficient ainsi de nets avantages liés à ce même réseau. »

### Investissements sur l'avenir

Le processus de modernisation a été accompagné par des investissements dans l'infrastructure actuelle et la création de nouvelles capacités. Un nouveau centre logistique a ainsi ouvert vers la fin

mai à Lisbonne pour un investissement de 13 millions d'euros dans cette région métropolitaine du Portugal. La pose d'une première pierre d'un nouveau centre logistique en début d'année marque par ailleurs la concrétisation d'un investissement de 14 millions d'euros dans le sud-est de l'Espagne, à Alicante. Dans le port, ce nouveau site d'une superficie totale de 51 200 m<sup>2</sup> offrira dès le début 2023 divers services sur 11 300 m<sup>2</sup> dédiés à la logistique. « Notre nouvelle agence bénéficiera des technologies les plus modernes et les plus innovantes pour le transbordement de fret, afin d'améliorer la qualité de nos prestations, d'optimiser les délais et d'étendre les possibilités d'une croissance future », explique Celestino Silva.

Porto et Madrid sont également le théâtre de nouveautés, avec le développement de DACHSER Emission-free Delivery. Depuis le printemps, les livraisons dans une zone donnée sont acheminées dans le centre-ville de ces deux métropoles par un camion FUSO eCanter entièrement électrique de 7,5 tonnes. D'ici fin 2022, DACHSER Emission-free Delivery devrait être déployé dans onze métropoles européennes.

Dachser Iberia a par ailleurs mis en service deux éco-combis pour ses tractions quotidiennes entre Madrid et Barcelone. Avec une longueur totale d'un peu plus de 30 mètres, on peut avec un seul tracteur transporter jusqu'à 134 palettes de marchandises. « Cette combinaison de transport nous permet non seulement d'optimiser les services de transport quotidiens entre les métropoles espagnoles, mais aussi de réduire le nombre de trajets et de véhicules sur les routes », déclare Celestino Silva. Les émissions de gaz à effet de serre par kilogramme transporté sont par ailleurs réduites. « Cette année, nous voulons également mettre en service quatre éco-combis et plus de 100 mega-trailers, qui disposent d'un espace de chargement plus important que les semi-remorques standards. »

Pour Celestino Silva, ce sont des signaux importants par ces temps troublés : « Dachser s'est engagé à contribuer à la protection du climat et s'attaque activement à cette question en misant sur une stratégie axée sur l'efficacité au niveau de la consommation d'énergie, des processus de production et des processus logistiques, ainsi que sur l'innovation et la responsabilité d'intégration. »

M. Gelink

## La famille de produits entargo

- **targospeed** : Les marchandises sont expédiées dans toute l'Europe avec un temps de transit fixe et basé sur la distance. Cette durée de transit optimisée s'applique à l'ensemble des pays européens dans le réseau Dachser European Logistics. targospeed 12 permet d'accélérer l'expédition de vos marchandises : celles-ci arriveront avant midi chez le destinataire.
- **targoflex** : pour les marchandises sans urgence ni délai précis ; permet des services de transport intégrés à des tarifs économiques et des temps de transit standards, avec tous les avantages de la gamme de produits entargo.
- **targofix** : pour des dates de livraison fixes.
- **targo on-site** est le concept de service intégré de Dachser pour les expéditions B2C avec livraison en pas de porte le matin ou l'après-midi, sur rendez-vous téléphonique. targo on-site plus prévoit une livraison sur le lieu d'utilisation d'un client privé.



## Soutien à l'Ukraine

Les enfants restés avec leurs familles en Ukraine ou qui ont fui avec elles la guerre sont dans une détresse extrême. Dachser Road Logistics apporte son soutien à des organisations humanitaires de toute l'Europe en prenant à sa charge l'acheminement de biens et de produits alimentaires de première nécessité dans ce pays. L'agence Dachser de Berlin a ainsi aidé l'organisation d'aide à l'enfance Terre des Hommes en assurant gratuitement le transport de médicaments. Dachser et Terre des Hommes mettent par ailleurs sur pied un projet à long terme dont la vocation est d'aider les enfants et les jeunes Ukrainiens à surmonter les séquelles psychologiques liées au conflit.

# Intégré de bout en bout.

Vos avantages grâce aux solutions informatiques de DACHSER :

- Applications conviviales et orientées client
- Solutions intégrées aux systèmes de nos clients
- Échanges de données sécurisés en temps réel
- Transparence maximale dans toutes les fonctions logistiques
- Processus efficaces grâce à des systèmes stables et fiables