

DACHSER magazine

Un monde de logistique intelligente ■

DACHSER & FERCAM Italia

Début d'une nouvelle ère
pour la logistique européenne

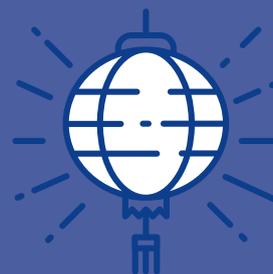


Terminer l'année en beauté

Célébrées dans le monde entier, les fêtes de fin d'année sont l'occasion de retrouver ses proches et de passer du temps avec eux. Zoom sur des traditions bien ancrées.

9 milliards

C'est le nombre de trajets attendus par le ministère chinois des Transports début 2025. En effet, plus de 750 millions de personnes devraient rendre visite à leur famille ou partir en vacances à l'occasion du Nouvel An chinois, le 29 janvier. Cette période de congés d'environ 40 jours donne lieu à la plus grande migration saisonnière du monde.



36,89 secondes

C'est le temps qu'il a fallu à la Britannique Sharon Juantuah pour décorer un sapin de Noël avec 100 lumières, des guirlandes et 15 boules. Une décoration éclair qui lui a permis d'entrer dans le Guinness des records.

1,1 milliard

de cartes de vœux ont été envoyées par la poste aux États-Unis en décembre 2023, malgré la digitalisation croissante. À titre de comparaison, la Royal Mail britannique estime acheminer 150 millions de cartes pendant les fêtes. Chaque habitant du Royaume-Uni envoie et reçoit en moyenne 17 cartes de Noël.



9,2 pétaoctets

de données ont été transmis par les trois réseaux mobiles allemands entre 20h et 3h du matin le jour de l'An, soit l'équivalent de 2 051 000 films HD. Si l'on considère qu'un film dure environ deux heures, cela correspond à près de 466 ans de visionnage continu.

1 040 km/s

C'est, selon les calculs un peu fantaisistes des scientifiques de l'Institut Max Planck, la distance que devrait parcourir le traîneau du père Noël. Pour distribuer des cadeaux aux enfants du monde entier le jour de Noël, soit 31 heures en raison des fuseaux horaires, il lui faudrait voyager à une vitesse 3 000 fois supérieure à celle du son. Avec 91,8 millions d'arrêts, il parcourrait une distance totale de 120,8 millions de kilomètres.



Message from the CEO



Chère lectrice, cher lecteur,

Un tournant s'annonce : à l'approche d'élections déterminantes, les promesses pour l'avenir se multiplient et le rejet de structures prétendues obsolètes semble s'imposer. Mais ces affirmations sont-elles fondées ? La mondialisation est-elle à bout de souffle ? Le principe du libre-échange et de la coopération internationale est-il dépassé ? Et quel rôle l'Europe peut-elle jouer dans ce contexte ?

Une chose est sûre, l'interdépendance entre les régions du monde est amenée à perdurer. Que ce soit pendant la pandémie, au cœur des crises géopolitiques ou face aux conflits commerciaux liés aux droits de douane, la logistique a contribué à préserver la stabilité des marchés avec la création de réseaux résilients. Cela a été rendu possible grâce à des processus harmonisés, des systèmes informatiques intelligents et, surtout, des collaborateurs compétents.

Prestataire logistique de premier plan, Dachser a établi une base solide capable de résister aux bouleversements de l'histoire. Notre réseau européen, qui n'a cessé de se développer avec l'extension du marché européen et la progression de l'idée d'Europe, en constitue le socle. Notre dossier de couverture consacré à la création de DACHSER & FERCAM Italia illustre parfaitement cette approche.

Qu'est-ce qui motive notre démarche ? Parvenir à opérer des transformations fondamentales, essentielles dans les périodes difficiles, à travers une action basée sur des valeurs communes et une vision à long terme, suffisamment flexible pour s'adapter à un environnement en mutation.

Cordialement,

Burkhard Eling, CEO de Dachser



Retrouver d'autres points de
vue sur mon profil LinkedIn



06

Dossier

06

DACHSER & FERCAM Italia :
Début d'une nouvelle ère
pour la logistique européenne

Forum

12

Hommes & marchés :
Saisir le monde

14

Panorama : Le temps qui reste –
vivre le changement

Compétences

16

Distribution mondiale : Soutenir
les exportations de monte-escaliers

20

Labo du futur :
Modèles de fondation de l'IA

22

Portrait professionnel : Numériser
les processus opérationnels

24

Recherche et Innovation :
Idea2net fête ses 10 ans

26

Camions à hydrogène :
La technologie à l'épreuve du terrain

Réseau

30

Compétences réseau :
Du nouveau chez Dachser

32

Logistique chimique :
Les résultats d'une nouvelle étude

Bonnes nouvelles

35

Anniversaire : 20 ans de partenariat
pour l'éducation et le climat



26

Crossdocking

Liens vers l'univers numérique Dachser

La durabilité au sommet

Le Global Supply Chain Institute de l'University of Southern California a remis le prestigieux Sustainability Excellence Award à Dachser à l'occasion du 12e Global Supply Chain Excellence Summit de Long Beach (États-Unis).

https://bit.ly/DAmag_03_24_Récompense



Nouvelle agence normande

Dachser ouvre un nouveau site logistique et une nouvelle agence Air & Sea au Havre (76). Cette agence multimodale permet la gestion efficace des conteneurs maritimes, des expéditions routières et des prestations d'entreposage.

https://bit.ly/DAmag_03_24_La_Havre



Vive la (r)évolution !

Esprit d'entreprise et courage d'innover sont inscrits dans l'ADN de Dachser. Mais comment l'entreprise fait-elle de l'innovation un moteur de renouvellement permanent ? Explications de Burkhard Eling, CEO de Dachser.

https://bit.ly/DAmag_03_24_Changement



Atteindre les sommets

Responsable Production, Stéphane est chargé d'organiser et de coordonner les opérations de l'agence de Toulouse. Il accomplit sa mission avec enthousiasme. Son parcours est véritablement remarquable.

https://bit.ly/DAmag_03_24_Stéphane_Cassan



Mentions légales

Éditeur : DACHSER SE, Thomas-Dachser-Straße 2, D-87439 Kempten, Internet : www.dachser.com **Directeur de la publication :** Christian Weber **Rédacteur en chef :** Christian Auchter, tél. : +49 831 5916-1426, fax : +49 831 5916-8-1426, e-mail : christian.auchter@dachser.com **Comité de rédaction :** Theresia Gläser, Andrea Reiter, Christian Weber **Vente et gestion des adresses :** Andrea Reiter, tél. : +49 831 5916-1424, e-mail : andrea.reiter@dachser.com **Production :** Schick Kommunikation, Kerschensteinerstraße 25, D-82166 Gräfelfing, e-mail : info@schick-kommunikation.de **Chef de projet :** Marcus Schick **Conception :** Ralph Zimmermann **Crédit photos :** photos internes sauf GettyImages (p. 1, 2, 4, 5, 12, 13, 14, 21, 30, 32), TK Home Solutions N.V. (p. 16, 17, 18), istock (p. 10), Matthias Sienz (p. 18, 19, 22, 23, 24), Sebastian Grenzing (p. 25, 26, 27, 28, 29), BVL/Bublitz (p. 25), ES Rendering (p. 31), Jan Bürgermeister (p. 34), Terre des Hommes (p. 35) **Impression :** Holzer Druck und Medien Druckerei und Zeitungsverlag GmbH, Fridolin-Holzer-Str. 22-24, D-88171 Weiler im Allgäu **Tirage :** 24 000 ex./64° année **Périodicité :** trois numéros par an **Langues :** allemand, anglais, français, espagnol **Traduction :** Klein Wolf Peters GmbH, Munich. Ce produit a été fabriqué à partir de bois issu de forêts certifiées FSC® et d'autres matériaux contrôlés.

Abonnez-vous à notre eLetter !

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



DACHSER & FERCAM Italia

Début d'une nouvelle ère pour la logistique européenne





Un nouveau chapitre s'ouvre en Italie pour la logistique de groupage

La création de DACHSER & FERCAM Italia marque une étape importante dans le développement du réseau routier de Dachser. Elle renforce les activités de groupage et de logistique contractuelle du groupe en Italie et offre de nouveaux avantages à ses clients à travers l'Europe.

La route qui mène de Modène au col du Brenner est longue et éprouvante. Sur 314 km, l'autoroute A22 grimpe progressivement avant d'atteindre la frontière avec l'Autriche, à 1 370 m d'altitude. Au volant d'un camion chargé de machines à expresso, symbole par excellence de l'Italie, Bernardo connaît le trajet par cœur. Pourtant, le conducteur originaire de Vérone ne se lasse pas de le parcourir : « Les sommets enneigés, les pommiers à perte de vue et les torrents qui dévalent les versants abrupts, c'est magnifique ! » Les embouteillages fréquents sur cet axe majeur qui relie l'Autriche et l'Italie, notamment en période de vacances, ne le dérangent pas. « Franchir un col alpin représente toujours un défi. »

La topographie et la géographie de l'Italie rendent ce marché à la fois attractif et complexe pour les logisticiens. La péninsule s'étend sur près de 1 200 km, entre les Alpes, au nord, et la mer Ionienne, au sud. Avec ses 7 600 km de côtes, une superficie de 301 340 km² et près de 59 millions d'habitants, l'Italie est l'un des plus grands pays d'Europe. À l'heure actuelle, plus de 70 % des Italiens vivent dans des centres urbains, →



Notre force réside dans notre capacité à servir aussi bien les grands groupes industriels du nord que les petites entreprises du sud.

Gianfranco Brillante, Managing Director DACHSER & FERCAM Italia

Le nom FERCAM évoque l'alliance du rail et de la route. Ce mot-valise formé à partir des mots italiens « ferrovia » pour chemin de fer et « camion » pour poids lourd est l'incarnation du modèle commercial sur lequel reposaient les activités du logisticien italien lors de sa création en 1949 à Bolzano (Haut-Adige) : le transport de marchandises par rail et par camion. La coentreprise DACHSER & FERCAM Italia ouvre un nouveau chapitre dans l'histoire de la logistique.

notamment dans les agglomérations de Rome, Milan, Naples et Turin. La disparité économique entre le Nord et le « Mezzogiorno », qui s'étend des Abruzzes à la Sicile, demeure une caractéristique de l'Italie contemporaine. Avec un PIB par habitant deux fois plus faible, le sud compte beaucoup moins de sites industriels.

Dans ce contexte particulier, Dachser et Fercam collaborent depuis 2003 et renforcent continuellement leur partenariat dans le domaine du groupage. Située à Bolzano, Fercam est une entreprise logistique bien implantée qui connaît parfaitement le marché italien et dispose d'un réseau d'agences sur tout le territoire. Depuis vingt ans, elle distribue avec une grande fiabilité les colis provenant du réseau européen de Dachser en Italie et alimente ce dernier avec des marchandises italiennes, comme les machines à expresso transportées par Bernardo. Cette collaboration parfaitement harmonieuse a fait ses preuves à maintes reprises.

Une étape importante pour Dachser et Fercam

En mars 2024, les deux partenaires ont franchi une nouvelle étape avec la création de la coentreprise DACHSER & FERCAM Italia S.r.l., après le rachat par Dachser de 80 % des activités de groupage et de logistique contractuelle de Fercam, quelques mois plus tôt. « Cette opération représente pour nous une étape importante », explique Burkhard Eling, CEO de Dachser. « Cette acquisition nous a permis de compléter notre propre réseau de groupage et de logistique contractuelle sur les principaux marchés d'Europe continentale. Nous renforçons ainsi notre réseau dans le sud de l'Europe et préparons notre croissance à venir. »

Hannes Baumgartner, associé gérant de Fercam, voit également dans cette approche une évolution prometteuse : « L'intégration des opérations de groupage et de logistique contractuelle au réseau de Dachser permettra d'assurer le développement et la croissance future de nos activités en Italie et en Europe. » Selon lui, les deux entreprises familiales ont construit, au cours

des vingt dernières années, une relation de confiance basée sur une vision à long terme et des valeurs communes.

Cette consolidation met en lumière un point essentiel : les deux parties se connaissent bien et s'apprécient. « Au fil du temps, une confiance mutuelle s'est établie. Nous savons que nous pouvons compter les uns sur les autres et que cette collaboration présente des avantages pour nos clients et pour notre réseau », souligne Alexander Tonn, COO Road Logistics de Dachser, qui a joué un rôle majeur dans le processus de rachat. DACHSER & FERCAM Italia sera dirigée par Gianfranco Brillante, longtemps responsable Distribution et Logistique de Fercam, qui occupera le poste de Country Manager et sera directement rattaché à Alexander Tonn.

Si Fercam et Dachser ont parfaitement collaboré à tous les niveaux opérationnels pendant toutes ces années, l'intégration de deux systèmes logistiques reste un défi de taille. Roland Hillenbrand en sait quelque chose. Membre de l'équipe Merger & Acquisition de Dachser au siège de Kempten, il était en effet chargé de la conception et de la mise en œuvre de la coentreprise. « C'était une mission passionnante, portée par de nombreuses personnalités remarquables dans les deux entreprises », se souvient-il. Aujourd'hui, Roland Hillenbrand est Head of Finance de la nouvelle Business Unit European Logistics Italy. « Après la signature du contrat par Dachser et Fercam en août 2023, tout s'est accéléré. Il a fallu réorganiser rapidement la structure, sans interrompre l'activité. Il s'agit d'un effort exceptionnel dont le succès exige l'adhésion et la contribution de tous. »

Fusion de deux entités

Le regard de Francesco Comerlati, Head of Sales de la nouvelle coentreprise, s'illumine quand il se remémore l'annonce de la fusion : « La nouvelle du rachat a électrisé tout le monde en plein mois d'août, alors que tous les Italiens étaient en vacances. Tout le monde s'est immédiatement mis au travail. L'enthousiasme général pour la création de cette joint-venture couvrait largement les quelques voix critiques », se souvient-il. Un



Deux marques prestigieuses fusionnent



Au fil du temps, une confiance mutuelle s'est établie. Nous savons que nous pouvons compter les uns sur les autres et que cette collaboration présente des avantages pour nos clients et pour notre réseau.

Alexander Tonn, COO Road Logistics chez Dachser

parfum d'aventure se faisait sentir : « Nos équipes ont tout de suite vu le potentiel que DACHSER & FERCAM Italia représentait pour les clients. Nous n'étions pas en mesure de le quantifier, mais nous savions qu'il était conséquent. »

Les préparatifs pour l'intégration des divisions Distribution et Logistics de Fercam dans le réseau Dachser ont commencé en novembre 2023. Cette phase de scission a obligé les deux parties à coopérer étroitement. « Il ne s'agissait pas seulement de transférer les sites et les collaborateurs dans la nouvelle coentreprise. Il fallait aussi préparer les systèmes et les processus pour assurer la réussite du lancement », indique Roland Hillenbrand. « Cela exige beaucoup de communication et de rencontres. » À partir d'août 2023, les déplacements entre le siège de Dachser à Kempten et de Fercam à Bolzano se sont multipliés, tout comme les réunions, les séances d'information et les visioconférences. « Comme nous avons l'habitude de

travailler avec les mêmes personnes, tant au niveau de la direction qu'au niveau opérationnel, nous sommes parvenus à établir un véritable dialogue durant cette période de transition. Les idées ont ensuite été collectées, traitées et mises en œuvre pour contribuer à l'amélioration continue de tous les processus », constate Francesco Comerlati.

Valoriser l'expérience du terrain

Et toute cette énergie sera nécessaire pour lancer DACHSER & FERCAM Italia. Les chiffres parlent d'eux-mêmes : avec un millier de collaborateurs et 47 sites dans l'ensemble de l'Italie, Fercam constitue une base solide pour la nouvelle coentreprise. « L'excellente infrastructure logistique mise en place par Fercam au fil des décennies est un atout majeur », souligne →



L'autoroute du Brenner est l'une des principales artères de l'Europe



Avec cette acquisition, nous complétons notre propre réseau de groupage et de logistique contractuelle sur les principaux marchés d'Europe continentale.

Burkhard Eling, CEO de Dachser

Alexander Tonn. « Dans les années à venir, nous voulons nous développer non seulement en Italie, mais également dans le reste de l'Europe. » Pour atteindre cet objectif, il est crucial d'instaurer des normes de qualité fiables et harmonisées. « Dachser investit massivement dans des systèmes informatiques homogènes et des solutions numériques innovantes afin de rendre les flux de marchandises plus efficaces et d'optimiser les processus », explique-t-il. Les produits de transport standardisés à l'échelle européenne de la gamme entargo, avec des délais de livraison et des normes de qualité fixes, y contribuent largement. « Cela n'est possible que dans un réseau étendu appuyé par des processus logistiques uniformisés, offrant aux clients des avantages tangibles », poursuit Alexander Tonn.

La coentreprise s'appuie notamment sur le système d'exploitation des transports bien établi, Domino, qui sera déployé dans l'ensemble de l'Italie au cours des cinq prochaines années. Il sera complété par d'autres services numériques comme le portail eLogistics pour la gestion des opérations logistiques. À l'avenir, la plateforme DACHSER intégrera tous les modes de transport. « Pour réussir l'intégration du système, nous impli-

quons tous les acteurs concernés : Opérations, Commerce, Controlling, Marketing et Ressources humaines », explique Alexander Tonn. « Seule une approche globale permettra une convergence rapide à tous les niveaux. »

L'intégration des systèmes et la réorientation de l'entreprise sont entièrement axées sur le marché et sur les clients. « Nous avons désormais la possibilité de répondre aux divers besoins de nos clients et de proposer des solutions innovantes aux entreprises qui expédient leurs produits depuis l'Italie vers l'Europe, ainsi qu'aux clients européens qui souhaitent pénétrer le marché italien », explique Gianfranco Brillante. « Notre force réside dans notre capacité à servir aussi bien les grands groupes industriels du nord que les petites entreprises du sud. » DACHSER & FERCAM Italia souhaite déplacer le cœur de métier de Fercam, actuellement centré sur les nombreux petits clients aux commandes à court terme, vers le groupage et les marchandises palettisées, plus adaptés à la structure du réseau European Logistics de Dachser. « Nous pourrions ainsi offrir à ces clients des services encore plus efficaces, notamment dans le domaine de la logistique contractuelle. » La coentreprise en Italie dispose de 17 entrepôts, totalisant 310 000 emplacements pour palettes.

Le marché logistique italien

Dans une récente étude, les chercheurs d'Upply constatent que le marché italien du transport routier de marchandises est nettement plus dynamique que la moyenne européenne, malgré un manque important d'infrastructures. En 2022, il a enregistré une croissance de 6,1 % par rapport à l'année précédente et dépassé la barre du milliard de tonnes. Du jamais vu depuis 2013. Avec 1,047 million de tonnes (Mt), l'Italie occupe désormais la 5^e place en Europe, derrière l'Allemagne (3,061 Mt), la France (1,631 Mt), la Pologne (1,600 Mt) et l'Espagne (1,588 Mt). Mordor Intelligence, spécialiste en étude de marché, estime que le marché italien du transport routier de marchandises représentera 38,40 milliards de dollars en 2024 et devrait atteindre 47,38 milliards de dollars en 2030.

(Source: <https://bit.ly/freight-transport-italy>)

Les collaborateurs au cœur du processus

La collaboration étroite et la confiance mutuelle entre les collaborateurs de Dachser et de Fercam sont, selon Alexander Tonn et Gianfranco Brillante, l'une des clés du succès de l'intégration. Cette harmonie se ressent au quotidien. « Les cultures d'entreprise de nos deux sociétés sont en parfait accord », confirme Francesco Comerlati. « Nous ne vendons pas de produits, nous proposons des services fournis par des personnes. »

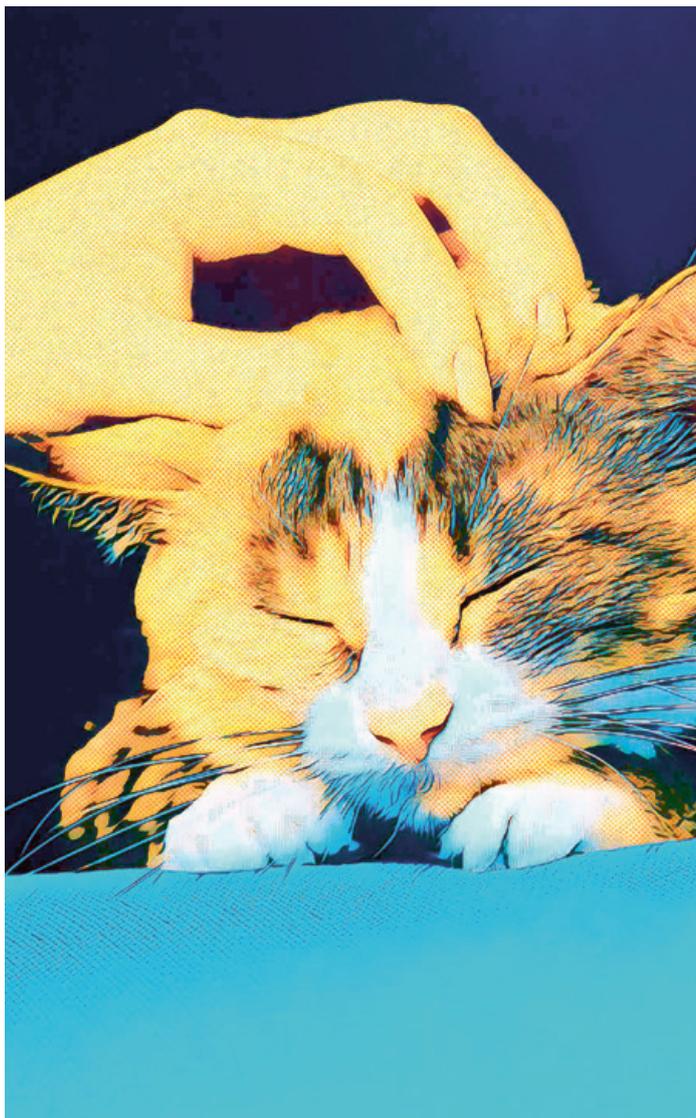
Jusqu'ici, l'entreprise Dachser était peu connue en Italie, sauf dans le secteur de la logistique alimentaire, où Dachser est présent depuis 2010 avec sa propre filiale. « Avec une direction expérimentée, des collaborateurs engagés et des prestations fiables, DACHSER & FERCAM Italia se fera rapidement un nom », prédit l'expert. Le rebranding des véhicules et des agences, qui adopteront progressivement les couleurs jaune et bleu de Dachser, y contribuera. « La marque forte de Dachser sera bientôt visible dans toute l'Italie. »

Au volant de son camion, Bernardo est arrivé au col du Brenner. Avant de descendre dans la vallée autrichienne de Wipp, il s'arrête sur l'aire de repos du Brennersee pour effectuer sa pause obligatoire. C'est l'occasion de prendre un expresso. « Un caffè », demande-t-il au bar. « Tipicamente italiano s'il vous plaît : avec une belle ,crema', bien fort et un peu sucré. » **M. Schick**

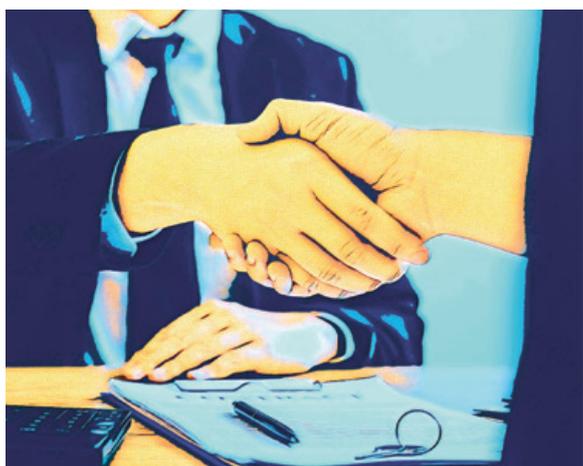
Hommes & marchés

Des mondes virtuels à portée de main

Un chat dans le monde virtuel, c'est mignon. Ce qui est plus surprenant, c'est de pouvoir réellement le caresser et sentir son pelage. Au terme de trois années de recherche, le projet européen TACTILITY a développé une nouvelle technologie de réalité virtuelle tactile : un gant doté d'électrodes qui permet à ses utilisateurs de ressentir des sensations réelles lorsqu'ils appuient sur des boutons virtuels, forment une boule de neige ou caressent un chat. Cette expérience électrotactile permettra non seulement aux amateurs de jeux vidéos, mais aussi aux chirurgiens, aux designers et aux planificateurs d'usines et d'entrepôts de découvrir des mondes virtuels entièrement nouveaux, qu'ils pourront explorer par le toucher.



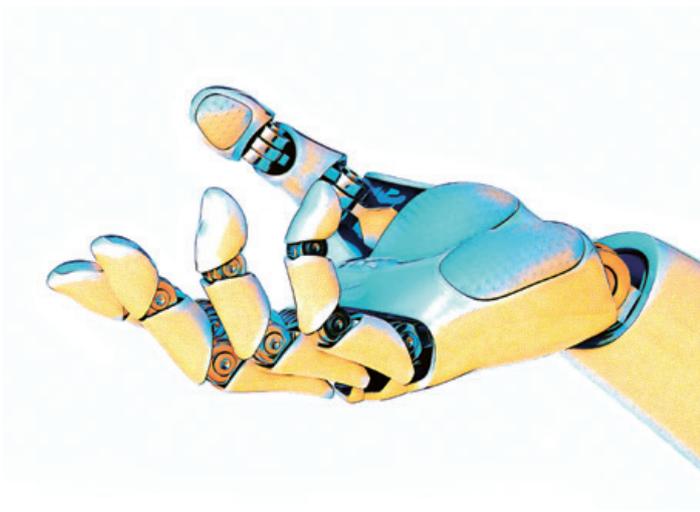
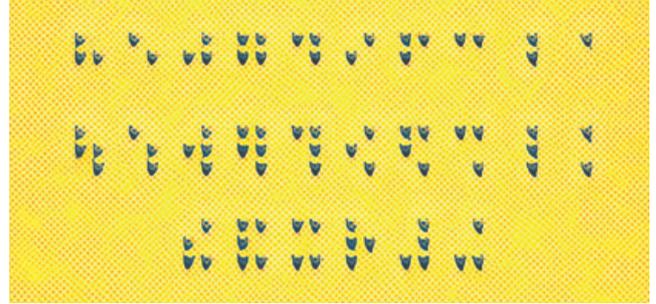
Un respect palpable



Ferme, la poignée de main témoigne de la confiance en soi, molle, elle est un signe de faiblesse. Ce geste social, rituel de salutation très répandu dans le monde occidental, est cependant loin d'être parfaitement explicite à l'échelle mondiale. En Inde et en Chine, il est tout à fait inhabituel de serrer la main, alors qu'aux États-Unis toute salutation s'accompagne d'une poignée de main courte et ferme avec un contact visuel amical. En Italie et en Russie, lorsqu'une femme rencontre un homme, elle est censée tendre la main la première. En revanche, en Thaïlande et en Inde, on ne se serre jamais la main. On joint ses paumes à hauteur de la poitrine. En Polynésie, les deux personnes se passent les mains sur le visage après s'être serré la main. Si la poignée de main est assez répandue à travers le monde, sa signification varie sensiblement selon les cultures. Mieux vaut donc s'informer avant de commettre un impair.

Saisir le monde avec les mains

La main humaine est un chef-d'œuvre de l'évolution. Au cours d'une vie, ses doigts se plient et se tendent environ 25 millions de fois. Elle dispose « de capteurs » ultra sensibles aux stimuli de son environnement : la paume de la main compte 17 000 corpuscules tactiles et terminaisons nerveuses libres qui réagissent à la pression, aux mouvements et aux vibrations. La pulpe des doigts est même capable de détecter de minuscules bosses d'à peine 0,006 mm. C'est sur cette capacité que Louis Braille s'est appuyé pour développer l'écriture du même nom, permettant aux malvoyants de lire avec leurs doigts.



Des machines sensibles

Les robots seront-ils un jour capables de tenir un verre comme le fait un être humain ? Pas trop fort pour ne pas le casser, mais suffisamment pour qu'il ne tombe pas. C'est ce que cherche à faire une équipe de chercheurs de l'Institut Max Planck spécialisé dans les systèmes intelligents, qui a développé un nouveau capteur en forme de pouce. Équipé d'une caméra fisheye à 160 degrés et d'un réseau neuronal profond, il confère aux robots un sens du toucher artificiel. Le capteur détecte non seulement le point de contact avec les objets, mais aussi la force exercée. Le rêve de créer des machines capables de sentir et donc d'agir avec délicatesse pourrait bien devenir réalité.

Agréablement touchant

Faire un câlin, tenir la main, donner une caresse : pourquoi est-ce que cela fait du bien ? Une équipe de scientifiques issus de Bochum, Duisbourg-Essen et Amsterdam confirme, après avoir analysé plus de 130 études internationales regroupant environ 10 000 participants, que les contacts physiques augmentent sensiblement le bien-être. Il est prouvé qu'ils atténuent la douleur, l'anxiété et la dépression, que ce soit avec des personnes ou avec des objets comme les robots sociaux ou les grosses couvertures. Ce qui est étonnant, c'est que de courtes interactions fréquentes suffisent à produire des effets bénéfiques, sans besoin de longs massages. Chez les bébés, le contact parental est crucial, mais toute forme de proximité est également bénéfique pour les adultes. D'où la recommandation de ces chercheurs : « Si vous en éprouvez le besoin, n'hésitez pas à étreindre votre famille ou vos amis, à condition bien sûr qu'ils ne s'y opposent pas. »



Panorama

Le temps qui reste



La digitalisation de notre quotidien nous donne souvent le sentiment que la vie s'accélère. Certaines personnes voient dans les cours de yoga, la détox digitale et les routines un moyen de ralentir. Pourtant, ces moments de décélération peuvent rétrospectivement avoir l'effet inverse.

Tic-tac, tic-tac, tic-tac. Dans la salle d'attente, les secondes et les minutes s'écoulent avec une lenteur démoralisante, alors qu'en vacances, les aiguilles de la montre semblent avancer à un tout autre rythme. À peine installé dans sa location, il faut déjà refaire ses valises. Comme l'a expliqué Albert Einstein, le temps est relatif. Et bien que ce phénomène physique soit difficile à comprendre, nous en faisons tous l'expérience au quotidien. En effet, nous percevons des unités de temps objectivement identiques de manière très différente en fonction de la situation et de notre humeur. Plusieurs expériences ont montré que la perception du temps est par ailleurs individuelle. Les personnes ayant vécu la même situation n'évaluent pas toutes le temps écoulé de la même manière.

Le sentiment que le monde s'accélère au fil des ans est cependant très répandu. La digitalisation de notre vie quotidienne nous donne l'impression d'un rythme plus soutenu. Une multitude de messages et d'alertes inonde nos smartphones, les comptes à rebours des boutiques en ligne attirent notre attention avec des offres spéciales et les courtes vidéos des réseaux sociaux nous présentent sans cesse de nouveaux contenus à découvrir. Les technologies comme l'intelligence artificielle se développent à un rythme soutenu et entraînent des avancées aptes à simplifier notre travail, à condition de savoir en tirer parti.

Des points d'ancrage dans l'espace des possibilités

Il est vrai que les progrès techniques nous permettent souvent de gagner du temps. Certains articles commandés en ligne sont ainsi livrés le jour même et les virements s'effectuent en temps réel. Pourtant, dans la sphère privée, le manque de temps est un sentiment de plus en plus prononcé. Le célèbre sociologue allemand Hartmut Rosa a tenté d'expliquer ce phénomène. Selon lui, la plupart des gens souhaitent optimiser le temps dont ils disposent au cours de leur vie. Dans un monde globalisé, l'éventail des possibilités est toutefois si large que l'on a toujours l'impression de passer à côté de quelque chose.

Le sentiment de surmenage qui se développe dans les périodes de transition n'est cependant pas un fait nouveau. Au 19^e siècle, les psychologues avaient déjà observé des signes d'épuisement et une surexcitation des systèmes nerveux dans la population, en lien avec les progrès techniques. Le développement du réseau ferroviaire et la multiplication des poteaux télégraphiques avaient considérablement élargi le champ de l'expérience. Parallèlement, le monde du travail s'était transformé. La lumière électrique éclairait la nuit et il fallait faire fonctionner en continu les machines coûteuses des usines. Les horloges et les sirènes des usines donnaient la cadence, sans tenir compte du biorhythme naturel des travailleurs.

Aujourd'hui, certaines personnes cherchent à intégrer de petites pauses dans leur quotidien pour mieux gérer le stress. L'essor des studios de yoga, des séminaires et des cours de méditation de pleine conscience en témoignent, tout comme l'engouement pour la détox numérique et les vacances en camping au cœur de la nature. Face à la succession rapide des événements internationaux, les routines personnelles apparaissent comme des points d'ancrage essentiels : du sport matinal quotidien à la fête de famille annuelle en passant par la réunion hebdomadaire du club de musique. Dans ces moments-là, le simple fait d'occulter l'espace quasi infini des possibilités permet déjà de décélérer.

Rétrospectivement, la perception du temps s'inverse

Cependant, si la vie n'est plus qu'une succession de routines, la décélération peut, avec le recul, être perçue comme une accélération. Paradoxalement, c'est généralement quand on a vécu peu de choses nouvelles que l'on a l'impression, a posteriori, que le temps est passé particulièrement vite. Comment l'expliquer ? Notre cerveau traite en priorité les événements nouveaux et importants et écarte les répétitions. C'est la raison pour laquelle les grandes étapes de notre enfance et de notre adolescence restent si présentes dans notre mémoire : les vacances d'été, le premier baiser, le premier appartement, le premier jour de travail.

La perception du temps varie également dans les entreprises. Pour une start-up à peine créée, deux ans sont une éternité. Les nouveautés s'enchaînent : on termine un premier prototype, on s'installe dans le premier bureau, on trouve les premiers fonds. À l'autre extrême, on trouve les entreprises familiales, dont l'action est marquée par la transmission intergénérationnelle. Dans la riche histoire de ces sociétés, deux ans ne pèsent pas lourd. Ces entreprises ne tombent pas pour autant dans l'immobilisme, elles bénéficient au contraire d'une certaine sérénité : elles ne sont pas à l'affût des nouvelles tendances et affrontent certaines crises avec moins d'anxiété. En inscrivant leur action dans une évolution globale, elles peuvent prendre des décisions durables. C'est une approche que nous serions tous bien inspirés d'adopter.

S. Ermisch

Avancer avec stratégie



Les monte-escaliers facilitent
la vie de nombreuses personnes

Conçus pour faciliter la vie des personnes à mobilité réduite, les monte-escaliers préservent leur autonomie lorsqu'elles ont des difficultés à marcher. Spécialiste de cette technologie avancée pour la maison, TK Elevator expédie ses solutions dans le monde entier avec le soutien de Dachser.

Les escaliers accompagnent depuis longtemps l'histoire de l'humanité, avec ses hauts et ses bas. Utilisé pour la première fois vers 10 000 avant Jésus-Christ pour relier plusieurs niveaux dans un bâtiment, cet élément architectural est devenu presque omniprésent et indispensable. Cependant, il peut devenir un obstacle majeur pour les personnes âgées qui ont des difficultés à marcher et se déplacent à l'aide d'un déambulateur ou d'un fauteuil roulant, mais qui souhaitent continuer à vivre dans leur maison. Dans les sociétés industrielles vieillissantes, ce défi s'intensifie. Selon le rapport de l'ONU sur la population mondiale, la proportion de personnes âgées de plus de 64 ans devrait doubler en Asie d'ici à 2050. Dans l'Union européenne, près d'un tiers de la population aura plus de 65 ans en 2100, contre 21 % en 2022.

Technologie de pointe dans les moindres détails

Pour les personnes âgées, les monte-escaliers sont la promesse d'un confort, d'une mobilité et d'une sécurité accrues. Ces dispositifs n'ont plus rien en commun avec les produits obsolètes que l'on trouve encore parfois dans les petites annonces des magazines pour seniors. Des studios de design de renommée internationale sont désormais associés à leur développement, intégrant des technologies de plus en plus modernes. Ainsi, la réalité augmentée permet de simuler l'intégration de l'appareil dans l'escalier avant son installation, tandis que l'utilisation de la robotique et des technologies spatiales en améliore l'accessibilité.

Basé à Düsseldorf, TK Elevator (TKE) est l'un des principaux fabricants de monte-escaliers. Devenue indépendante en août 2020, l'ancienne filiale du groupe sidérurgique thyssenkrupp s'est imposée comme un acteur majeur sur le marché des ascenseurs. Elle propose des monte-escaliers et des plateformes élévatrices pour fauteuils roulants, mais aussi des ascenseurs pour les immeubles résidentiels, des escalators, des passerelles pour passagers et des solutions pour gratte-ciel, ainsi que les services de maintenance et d'entretien associés. →





TKE se développe dans le monde entier dans le but de devenir le leader mondial du marché. Nous avons donc besoin de processus logistiques efficaces.

Alexander Heinrich, Senior Global Logistics Manager chez TKE

Ces dispositifs, qui facilitent la vie de nombreuses personnes et améliorent l'accessibilité des bâtiments, représentent cependant un défi majeur en matière de production et de logistique. Chaque siège élévateur et chaque rail de guidage doivent être adaptés aux escaliers pour lesquels ils sont conçus, qu'ils soient droits, tournants, étroits ou raides. Les monte-escaliers fabriqués dans les usines de TKE aux Pays-Bas sont donc généralement des pièces uniques de haute technologie. Au défi de fabrication de TKE s'ajoute un enjeu logistique pour Dachser, son partenaire mondial.

Dachser collecte les différents composants auprès de fournisseurs dispersés dans le monde entier, les regroupe et les achemine vers les sites de prémontage. Les pièces sont alors transférées vers les centres de distribution qui préparent les envois finaux et les livrent à la production. Enfin, Dachser récupère plusieurs fois par jour les monte-escaliers finis dans les usines.

Un concept logistique pour les marchés mondiaux

Dachser assure depuis 2021 le transport des ascenseurs et des rails vers les États-Unis et le Canada, les principaux marchés de TKE. Les appareils fabriqués dans l'usine néerlandaise sont d'abord acheminés vers l'agence Dachser de Waddinxveen et stockés dans l'entrepôt. Ensuite, les opérateurs logistiques coordonnent le transport aérien via l'aéroport d'Amsterdam Schiphol et le transport maritime depuis Rotterdam, en fonction des commandes des clients. Des chargements de conteneurs complets sont ainsi régulièrement expédiés par bateau vers l'Amérique du Nord. En cas d'urgence, une partie des systèmes est envoyée par avion. En Espagne, le troisième plus grand



Planification à l'aide de la réalité virtuelle

marché de TKE, Dachser prend en charge l'ensemble des activités B2B du fabricant, auxquelles s'est ajouté le transport terrestre en 2024.

« Ce qui a pesé dans le choix de Dachser, c'est son réseau mondial et sa capacité à proposer aussi bien le transport routier que le transport aérien et maritime », explique Alexander Heinrich, responsable de la logistique mondiale au sein de TKE. Cette offre est parfaitement adaptée à la stratégie du fabricant : « Nous nous développons dans le monde entier dans le but de devenir le leader mondial du marché. Nous avons donc besoin de processus logistiques efficaces. »

Outre son réseau logistique mondial, TKE a été convaincu par les délais de livraison de Dachser. « Nous avons de nombreux clients qui se retrouvent à l'hôpital après un accident et ont besoin de notre produit le plus rapidement possible pour pouvoir continuer à vivre chez eux. TKE cherche donc à réduire au maximum le délai entre la commande et l'installation du monte-escalier », poursuit-il. Et Dachser est en mesure de répondre à ces exigences. « Notre présence mondiale et la diversité de nos produits nous permettent de faire preuve d'une grande flexibilité et de veiller à ce que l'installation ait lieu dans les meilleurs délais, même en cas d'urgence », souligne Andreas Saleske, Department Head Product & Price Management et principal interlocuteur de TKE chez Dachser.

Un flux d'informations efficace

Cette flexibilité est rendue possible grâce à un échange fluide d'informations et de données tout au long de la chaîne de production et de livraison. À cet égard, l'interface entre les systèmes informatiques du fabricant et du logisticien est essentielle. TKE informe Dachser des produits fabriqués et livrés, tandis que Dachser met à disposition l'espace de stockage requis. Les envois sont ensuite préparés et expédiés sur demande. Une fois arrivés aux États-Unis, ils sont stockés dans l'entrepôt de Dachser à Atlanta avant d'être livrés aux distributeurs locaux.

« Notre stratégie est axée sur la digitalisation et l'automatisation afin d'accroître l'efficacité et de réduire les coûts », explique Alexander Heinrich. À l'heure actuelle, les deux entreprises préparent la mise en réseau de leurs systèmes ERP (Enterprise Resource Planning, logiciel de gestion des activités quotidiennes d'une entreprise) et de gestion du transport pour leur permettre de communiquer en temps réel. « Nous voulons mettre en place un processus entièrement électronique, de la production au client final », précise-t-il. « Dachser a une stratégie très similaire dans ces domaines, nous sommes donc complémentaires. »



Un monte-escalier fixé sur une palette



Notre présence mondiale et la diversité de nos produits nous permettent de veiller à ce que l'installation ait lieu dans les meilleurs délais.

Andreas Saleske, Department Head Product & Price Management chez Dachser



Les deux entreprises partagent une structure similaire. « Nos clients, souvent âgés, ont besoin de parler avec les livreurs », souligne Alexander Heinrich. Mais les revendeurs et installateurs, majoritairement des petites et moyennes entreprises (PME), sont habitués à entretenir une relation personnalisée avec leurs clients. Pour Andreas Saleske, tout cela n'est pas nouveau et ne pose aucun problème. « Malgré la digitalisation, Dachser s'assure de maintenir des relations humaines. Nos clients communiquent avec un interlocuteur dédié, et non avec un centre d'appels. » Alexander Heinrich apprécie particulièrement cette approche : « Il peut bien sûr arriver que des difficultés surviennent. Dans ce cas, il est important d'avoir un interlocuteur qui puisse résoudre le problème. »

Profil

TK Elevator (TKE) est une entreprise leader sur le marché des ascenseurs et de la mobilité urbaine. Elle emploie plus de 50 000 collaborateurs à travers le monde et opère dans plus de 100 pays. Elle a réalisé un chiffre d'affaires d'environ 9 milliards d'euros au cours de l'exercice 2022/2023. tkelevator.com



Des emballages innovants

Pour Andreas Saleske, c'est ce contact direct qui garantit la flexibilité. TKE propose une large gamme de produits et les développe en permanence, obligeant Dachser à s'adapter continuellement. Le développement d'un nouvel emballage pour le transport aérien des produits TKE en est un bel exemple. Auparavant, les pièces étaient arrimées sur une palette et enveloppées d'un film plastique, ce qui pouvait entraîner des dommages ou des pertes de pièces lors du transport et de la manutention des palettes. Dachser a donc créé, en collaboration avec TKE, un emballage carton résistant, entièrement personnalisable, comme les rails et les monte-escaliers. Cette innovation a permis d'éliminer presque tous les dommages et le travail nécessaire pour les réparer. Au lieu d'envelopper les pièces dans de grands volumes de film à usage unique, elles sont désormais protégées par des cartons recyclables, découpés sur mesure. « Cela permet de gagner de la place, de réduire les frais de transport et de renforcer notre engagement pour le développement durable », précise Andreas Saleske.

L'objectif consiste à faire tenir des lots de pièces de tailles et formes différentes dans un emballage aux dimensions standardisées. « Ce que nous voulons, c'est un emballage standard pour des pièces personnalisées », conclut Andreas Saleske, qui ne voit là aucune contradiction. « La diversité de Dachser reflète celle de ses clients. »

A. Heintze

Labo du futur

Un avant-goût du futur

L'intelligence artificielle est déjà au cœur de nombreuses applications, mais les chercheurs continuent de l'améliorer en développant des modèles de fondation, modèle entraîné sur une grande quantité de données.

L'intelligence artificielle (IA) est-elle une technologie d'avenir pour un futur lointain ? Oui et non. Non, parce que l'IA est déjà entrée dans nos vies depuis longtemps. Elle est notamment présente dans les applications de reconnaissance faciale qui déverrouillent nos smartphones, dans les services de traduction qui transposent en quelques secondes divers textes et documents dans une multitude de langues avec une qualité sans précédent et dans les chatbots comme ChatGPT ou Copilot qui offrent aux élèves et aux étudiants de nouvelles possibilités pour faire leurs devoirs.

Ces trois applications ne sont pas programmées selon une structure conditionnelle classique. Elles s'appuient sur d'importants volumes de données d'entraînement, de vastes processus d'apprentissage et des algorithmes reposant sur des réseaux neuronaux très complexes. Un algorithme d'IA ne donne jamais un résultat binaire du type « 0 » ou « 1 ». Il calcule la probabilité qu'une prévision mathématique soit correcte. Et cette probabilité n'atteint jamais 100 %. L'intelligence artificielle fait des erreurs, aussi infimes soient-elles. C'est pourquoi les résultats qu'elle fournit exigent un examen critique, sans pour autant nier l'énorme potentiel de cette nouvelle technologie. L'IA permet de calculer des solutions pratiques adaptées, même dans des conditions extrêmement complexes. Elle s'apparente donc plutôt à un collègue intelligent, qui possède de nombreuses connaissances, mais qui peut aussi se tromper.

L'IA a également fait son entrée dans le secteur de la logistique. Le DACHSER Enterprise Lab de l'institut Fraunhofer IML développe depuis déjà plus de six ans des algorithmes capables de

prévoir 25 semaines à l'avance le volume d'envois traité par le réseau de groupage de Dachser. Les chercheurs ont par ailleurs créé un système de reconnaissance d'images permettant d'identifier, de localiser et de mesurer en temps réel les colis dans les entrepôts. Chez Dachser, les logisticiens et les experts en processus collaborent étroitement avec des mathématiciens et des développeurs de logiciels pour mettre en œuvre la stratégie de l'entreprise en matière d'IA. Une approche très prometteuse.

De nouvelles possibilités inédites

L'intelligence artificielle n'en demeure pas moins une technologie d'avenir. Des modèles innovants offrent régulièrement de nouvelles possibilités inédites, comme les modèles de fondation. Ces grands modèles d'intelligence artificielle entraînés sur un grand volume de données issues d'Internet sont capables de comprendre et de générer des textes et des images. Ainsi, les grands modèles de langage (LLM) comme ChatGPT laissent à penser qu'ils disposent d'une certaine « intelligence », mais en réalité ils reposent sur une fonction mathématique qui prédit des phrases porteuses de sens.

Ces modèles fournissent cependant des résultats impressionnants et offrent d'innombrables possibilités encore inexplorées. Dans le domaine de la robotique, diverses expériences visent à développer des modèles de fondation permettant de communiquer avec des véhicules autonomes et de les contrôler. Les robots seraient ainsi en mesure d'effectuer plus efficacement certaines tâches complexes comme le traitement de la voix, la reconnaissance d'images et d'objets ou la navigation autonome. Ces modèles leur permettent d'apprendre à partir de grandes quantités de données pour s'adapter à de nouveaux environnements et à de nouvelles tâches, augmentant ainsi leur flexibilité et leur polyvalence. Peut-être permettront-ils bientôt de piloter les véhicules autonomes de manière plus intuitive et plus efficace dans les entrepôts. De nombreux projets de recherche y travaillent activement dans le monde entier.

Des résultats plus précis

La génération augmentée de récupération ou RAG (Retrieval-Augmented Generation) est au cœur de nombreux projets de recherche visant à améliorer les résultats des modèles de fondation. Cette dernière met à disposition des LLM des sources de données et de connaissances de meilleure qualité en fonction de leur application. Cette approche évite aux LLM



L'IA est de plus en plus présente dans les entreprises

d'inventer un résultat lorsqu'ils ne peuvent pas calculer une solution ayant une forte probabilité d'être correcte. Ce comportement appelé « hallucination » peut nuire à la confiance des utilisateurs dans l'IA.

Les nouvelles recherches promettent d'étendre encore les possibilités d'utilisation de l'intelligence artificielle. Dans ce cadre, les entreprises comme Dachser doivent trouver le bon équilibre entre le déploiement d'applications standardisées et le développement d'applications spécifiques. Pour certains processus et solutions logistiques, les modèles d'IA doivent en effet être en-

traînés à partir de données internes précises. Les informations générales disponibles sur Internet ne suffisent pas. Il est par ailleurs indispensable de tenir compte des coûts, en particulier des modèles d'IA exigeant une forte puissance de calcul, ainsi que du nouveau cadre juridique de l'UE sur l'intelligence artificielle (AI Act). Le déploiement de l'IA dans l'économie et la société ne fait que commencer, mais il présente déjà de nombreux enjeux.

Andre Kranke, Head of Corporate Research & Development chez Dachser

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

Modèles de fondation de l'IA

Dans le domaine de l'intelligence artificielle (IA), un modèle de fondation est un grand modèle préentraîné sur d'importants ensembles de données, capable de réaliser de multiples tâches. Il existe différents types de modèles de fondation, tels que les grands modèles de langage (LLM) et les modèles de traitement des images. « GPT-4 » d'OpenAI, « Gemini (anciennement Bard) » et « Bert » de Google ainsi que « Llama3 » de Meta sont des LLM spécialisés dans la compréhension et la génération du langage naturel. Les modèles visuels tels que Sora et DALL-E d'OpenAI sont conçus pour générer des vidéos et des images à partir d'instructions textuelles libres (prompts). Les modèles de fondation sont souvent adaptés à des tâches ou à des ensembles de données spécifiques, destinés à des applications spécialisées.

Opportunités en logistique



Jan Herzig
adore son travail

Adieu bloc-notes, bonjour tablette

Dans les opérations logistiques de Dachser, la digitalisation progresse. Elle facilite le travail des opérateurs et assure le flux continu des marchandises. Jan Herzig a pour mission de remplacer les blocs-notes par des tablettes.

Lorsqu'il a rejoint Dachser en tant qu'alternant en septembre 2017, Jan Herzig faisait partie des rares experts chargés de la digitalisation des opérations logistiques. Sept ans plus tard, devenu chef d'équipe au sein de Shared Services, il développe les Digital Platform Products et transforme ainsi le travail quotidien de près de 15 000 collaborateurs de Dachser à travers le monde.

« Nous souhaitons intégrer davantage les opérateurs logistiques dans l'échange d'informations numériques. Pour ce faire, ils ont besoin d'un appareil mobile leur permettant d'accéder à des contenus numériques », explique Jan Herzig, enthousiasmé par son projet.

Des processus numériques pour tous

Les collaborateurs des entrepôts pourront communiquer et échanger des données numériques, tout comme les collaborateurs administratifs qui utilisent les applications Microsoft 365 et Teams au quotidien. « C'est un levier important qui permettra de connecter les collaborateurs au réseau de l'entreprise. Ils pourront ainsi communiquer activement et à tout moment par voie numérique et contribuer à la digitalisation des processus manuels. Cela entraînera un véritable gain d'efficacité », poursuit-il.



Dans leurs échanges avec les collaborateurs chargés du service, par exemple, ils pourront transmettre les informations et prendre, si besoin, des photos directement avec la tablette. Mais ce n'est pas tout, les collaborateurs des entrepôts pourront également proposer des améliorations de processus directement dans la plateforme de gestion des idées Idea2net de Dachser.

En ce moment, Jan Herzig délaisse souvent son bureau au siège de Kempten pour se rendre sur les sites pilotes situés en Allemagne et en Europe. Il profite de ces visites pour impliquer un maximum de collaborateurs. « La plupart d'entre eux se montrent extrêmement enthousiastes », se réjouit-il.

Améliorer le quotidien

« De nombreux collègues sont très satisfaits et ne veulent généralement plus se passer des appareils mobiles et de toutes les possibilités qu'ils offrent », souligne Jan Herzig. « C'est une grande satisfaction de pouvoir améliorer ainsi le travail quoti-

dien des collaborateurs dans les entrepôts. » Dans les agences allemandes, le déploiement de « Microsoft 365 meets Logistics Operatives » débutera en 2025. Dans le reste du monde, tous les opérateurs logistiques de Dachser devraient bénéficier des outils de communication numérique au cours des prochaines années.

Selon Jan Herzig, les possibilités d'amélioration dans ce domaine sont « quasiment illimitées ». Une fois opérationnelles, les tablettes faciliteront l'utilisation de différentes applications, comme l'outil de traduction « Dachser Translate », en cours de développement, ou les intégrations avec les applications @ILO ou de télématique.

Moins de papier pour plus de durabilité

L'application smapOne promet également de faire avancer la digitalisation. Grâce aux smaps, les utilisateurs peuvent créer, sans connaissance particulière en matière de programmation, de petites applications numériques qui facilitent leur travail. Par exemple, ils peuvent programmer des checklists numériques regroupant les tâches à effectuer et à valider. « L'objectif est de remplacer les blocs-notes au profit de solutions numériques », explique Jan Herzig, soulignant le caractère durable de la démarche. En effet, plus de 8,9 millions de pages de papier ont pu être économisées jusqu'ici dans divers processus.

L'équipe de Jan Herzig est composée de cinq collaborateurs. « Nous nous entendons très bien, même en dehors du travail », se réjouit-il. Ce formidable esprit d'équipe facilite sans aucun doute l'acceptation de la digitalisation dans les opérations logistiques. « L'intégration de Digital Platform Products est bien plus qu'un simple projet informatique. Nous connectons l'avenir digital et analogique en plaçant l'humain au cœur de notre action. C'est passionnant. »

L. Becker





Le travail d'équipe stimule l'innovation

Des idées pour façonner l'avenir

Dachser a lancé son programme stratégique Idea2net en 2014, convaincu que l'implication de tous les collaborateurs dans le processus d'innovation profiterait à l'entreprise, à ses clients et à ses collaborateurs. Au cours de ses dix ans d'existence, Idea2net a souvent dépassé les attentes et continue d'avoir un impact profond sur les opérations logistiques.

Comme les éclairs de génie, les innovations ne tombent pas du ciel. Elles ont besoin d'un terrain fertile pour éclore et mûrir. Il faut pour cela de la patience et des conditions favorables. C'est tout l'objet du programme stratégique Idea2net qui fête ses dix ans cette année. Une décennie d'innovation et de progrès.

À l'origine destiné à structurer les processus d'innovation et à impliquer les collaborateurs de manière ciblée dans la génération d'idées, ce programme est devenu un pilier de la stratégie d'entreprise. « Le courage d'innover fait partie de nos valeurs fondamentales et l'innovation garantit le succès économique et la pérennité du groupe », souligne Burkhard Eling, CEO de Dachser.

C'est dans cet esprit qu'a été créé Idea2net, une plateforme intégrée permettant de rassembler les idées émises dans l'ensemble du réseau, de les structurer et de les transformer en projets concrets. « Les idées isolées nous font rarement avancer. C'est la mise en réseau, le partage et la combinaison des connaissances qui stimulent l'innovation », poursuit Stefan Hohm, Chief Development Officer (CDO) de Dachser.

Une approche tournée vers l'avenir

« Pour innover, il faut du courage, être agile et veiller à créer de la valeur pour nos clients », précise Burkhard Eling. C'est pourquoi il est essentiel que le processus d'innovation, même s'il est



Une innovation primée:
avec @ILO, Dachser entre
dans l'histoire de la logistique

Grâce au projet Idea2net @ILO, Dachser a créé pour la première fois une image numérique de tous les colis, actifs et processus liés à la logistique de groupage, révolutionnant ainsi l'organisation des entrepôts dans toute l'Europe. Ce projet a valu à Dachser et à son partenaire, l'institut Fraunhofer IML, le prestigieux prix Deutscher Logistik-Preis en 2023.

piloté par la direction, soit directement initié par les collaborateurs sur le terrain. « Je suis toujours impressionné par l'esprit d'innovation qui règne au sein de Dachser. Les idées des collaborateurs nous permettent de trouver de nouvelles approches, parfois inattendues, qui font progresser l'entreprise. »

Des innovations issues du terrain

L'étroite interaction entre les idées issues de l'expérience des collaborateurs et les objectifs stratégiques de l'entreprise est l'un des facteurs clés du succès d'Idea2net. « Les nombreuses propositions concrètes élaborées dans nos agences sont de précieuses sources d'innovation qui ont souvent un impact global », explique Stefan Hohm.

Dans cette optique, Dachser suit une approche très claire. L'objectif d'Idea2net ne se limite pas à collecter des idées, mais vise également à les transformer en projets concrets. En regroupant systématiquement différentes idées dans ce que nous appelons des « clusters Idea2net », nous parvenons à développer des solutions applicables sur le terrain, qui apportent une réelle valeur ajoutée au réseau. Les nouveaux outils favorisant la

digitalisation et les nombreuses petites optimisations de processus visant à accroître l'efficacité en sont un bel exemple.

Idea2net est par ailleurs devenu un important catalyseur dans le domaine du développement durable. La campagne mondiale « DACHSER Climate Protection » a généré plus de 2 000 idées, dont plus des deux tiers ont déjà été examinés, concrétisés, voire mis en œuvre. Cette action met en lumière l'efficacité du réseau : « La richesse des idées provenant du réseau est impressionnante. Notre capacité à les regrouper et à les mettre en œuvre est un atout majeur pour notre succès », insiste Stefan Hohm.

Des avancées tangibles

Cette approche a un effet transformateur sur le quotidien des collaborateurs. Ainsi, le projet « Digital Documents » a permis de numériser 4 734 classeurs et de remplacer 712 processus manuels. Dans le cadre du projet « Telematics », Dachser a récemment équipé plus de 8 500 caisses mobiles de dispositifs interconnectés grâce à l'Internet des Objets qui assurent le suivi en temps réel et les prévisions ETA (Estimated Time of Arrival) d'une grande partie des transports longue distance.

Aussi, le projet City Distribution a mis en place des livraisons sans émission dans les centres-villes de 16 agglomérations européennes, et devrait être étendu à huit autres métropoles d'ici fin 2025. Dachser a d'ailleurs été récompensé par le gouvernement allemand pour son service DACHSER Emission-Free Delivery, qui a reçu le prix de la logistique urbaine durable.

« Je suis curieux de découvrir ce qu'Idea2net nous réserve encore », se réjouit Burkhard Eling. « Une chose est sûre, Dachser s'est engagé sur le chemin de l'innovation et compte bien continuer dans cette voie. »

M. Schick



Des innovations
issues du terrain



DACHSER
Intelligent Logistics

h2truck



L'hydrogène à l'épreuve du terrain

L'agence Dachser de Magdebourg utilise un camion à hydrogène depuis plus de 18 mois. Ce poids lourd sans émission directe démontre au quotidien sa capacité à alterner transports locaux et longues distances.

À la porte numéro 11, entre un semi-remorque, à gauche, et une caisse mobile, à droite, l'espace pour manœuvrer est restreint. Au volant de son camion à trois essieux, Stefan Heinze effectue sa marche arrière avec précision et sans difficulté. Cette manœuvre courante dans un centre logistique, le conducteur l'a déjà exécutée des centaines de fois. Comme tous ses collègues qui se succèdent toutes les minutes dans l'entrepôt Dachser de Magdebourg avec leurs camions et semi-remorques. Pourtant, sa manœuvre a quelque chose de particulier. Le camion de Stefan est presque silencieux, n'émettant qu'un léger bip lorsqu'il recule.

Avec sa cabine bleu foncé et sa caisse jaune et bleu, le 27 tonnes avec remorque ressemble à un camion Dachser ordinaire. Un autocollant placé sur le côté révèle sa particularité : l'inscription « h2truck », accompagnée des logos des partenaires du projet, indique qu'il s'agit d'un camion à hydrogène.

Stefan est l'un des trois conducteurs du Hyundai XCIENT Fuel Cell, le premier poids lourd de série équipé d'une pile à combustible à hydrogène, assigné par Dachser au transport quotidien de marchandises au cœur de la Saxe-Anhalt. Pendant la journée, il assure le transport régional sur environ 180 km. La nuit, avec une unité Food Logistics en remorque, il se transforme en 42 tonnes et fait la navette entre Magdebourg et Berlin-Schönefeld, à raison de 290 km l'aller-retour. →



La pile à combustible à hydrogène est une technologie très prometteuse. Il est important pour nous de pouvoir la tester de façon exhaustive dans nos opérations logistiques.

Alexander Tonn, COO Road Logistics chez Dachser

Une réduction sensible des émissions de CO₂

Le « Gros », comme le surnomment affectueusement les conducteurs, est un véhicule électrique alimenté par deux piles à combustible. Ces piles, qui produisent de l'électricité grâce à une réaction électrochimique entre l'hydrogène et l'oxygène, entraînent un moteur électrique de 350 kilowatts (environ 480 ch).

« Dans le cadre de notre stratégie de protection du climat, nous nous intéressons de près aux motorisations et aux carburants alternatifs. Nous souhaitons soutenir activement leur développement », explique Alexander Tonn, COO Road Logistics chez Dachser. « La pile à combustible à hydrogène est une technologie très prometteuse. Il est important pour nous de pouvoir la tester de façon exhaustive dans nos opérations logistiques. »

L'année dernière, la mise en service d'un point de ravitaillement en hydrogène accessible au public, à proximité immédiate du centre logistique Dachser de Magdebourg, près de l'autoroute A2, a inspiré Christian Schäckel, General Manager du centre logistique. Constatant que cette démarche s'inscrivait parfaitement dans la stratégie de développement durable de Dachser, il a évalué avec Jens Horstmann, responsable de la flotte, la faisabilité d'essais sur le terrain. À peu près au même moment, Hyundai lançait le XCIENT Fuel Cell, le premier poids lourd à

hydrogène. Dachser a saisi cette occasion pour lancer une campagne d'essais de huit ans, en collaboration avec H2 Green Power & Logistics GmbH et la société H2 Delivery Truck Pool GmbH & Co. KG spécialisée dans la location de camions. Les tests ont débuté le 2 mai 2023.

Une conduite plus intelligente

« Il faut d'abord se familiariser avec le véhicule », explique Stefan Heinze. « On ne conduit pas un camion à hydrogène comme un diesel. La transmission de la puissance est beaucoup plus directe et le couple du moteur électrique plus élevé, il faut donc doser l'accélération pour éviter que les roues ne patinent au démarrage. Il faut également surveiller le niveau du réservoir d'hydrogène, connaître l'emplacement des stations-service et même le type de réservoir (350 ou 700 bar), qui n'est pas encore standardisé. Se retrouver en panne sur le bord de la route avec un réservoir vide serait ennuyeux, car il n'y a pas de bidon de réserve. »

Si l'infrastructure de recharge pour les camions électriques reste très limitée en Europe, l'approvisionnement en hydrogène vert n'en est qu'à ses débuts. À l'heure actuelle, les quantités d'hydrogène disponibles sont très faibles et les stations-service pour poids lourds sont rares. Selon la base de données en ligne H2stations.org, il y avait 265 points de ravitaillement en Europe fin 2023. Environ 40 % sont adaptés aussi bien aux voitures qu'aux camions. Les véhicules à hydrogène sont donc encore loin d'être rentables. D'autant plus que leurs coûts d'acquisition sont nettement supérieurs à ceux des véhicules électriques. Souhaitant préserver l'option hydrogène dans sa stratégie de protection du climat, Dachser finance le véhicule pilote de Magdebourg dans le cadre de ses initiatives de recherche et d'innovation.

Pour l'instant, les camions ne peuvent pas trop s'éloigner des quelques stations-service à hydrogène existantes. « Pour nos essais, nous avons choisi des trajets sur lesquels l'approvisionnement est assuré », précise Jens Horstmann. « Les points de ravitaillement en hydrogène de Magdebourg et de Berlin-Schönefeld nous permettent d'effectuer les navettes. S'ils ont des difficultés d'approvisionnement, nos opérations s'en ressentent. Heureusement, cela n'arrive que très rarement. »

Avant de partir en tournée chez les clients, Stefan Heinze fait le plein de son camion. À la station, il a rarement besoin d'attendre. Le camion est équipé de sept réservoirs placés derrière la cabine du conducteur. Ils sont remplis d'hydrogène gazeux à 350 bars de pression. Les voitures faisant le plein à 700 bars, les différents types de véhicules ne se font pas concurrence. « C'est





Lors de ses tournées, Stefan Heinze répond toujours à de nombreuses questions des clients

aussi simple qu'une pompe à diesel ordinaire », indique Stefan Heinze, en insérant le pistolet dans le réservoir. « En général, il faut une vingtaine de minutes pour remplir les sept réservoirs. Quand il fait très froid, le processus est un peu plus long ». Le H2-Truck peut contenir 31 kg d'hydrogène gazeux, avec une consommation moyenne d'environ 7 kg de gaz pour 100 km. Un kilogramme d'hydrogène coûte entre 10 et 15 euros.

Un véhicule qui suscite la curiosité

Au cours de sa tournée, le conducteur est submergé de questions. Les clients lui demandent comment fonctionne un moteur à hydrogène et comment se comporte le camion. Ils veulent savoir s'il est dangereux et pourquoi Dachser s'intéresse à cette technologie. Stefan Heinze présente volontiers le véhicule et son concept : « Non, il n'est pas plus dangereux qu'un autre camion. En cas de collision, l'hydrogène s'échapperait tout simplement vers le haut par des points de rupture. Le réservoir contient du gaz, pas de liquide, et au lieu de gaz d'échappement, le véhicule émet de l'eau distillée. Dans l'ensemble, la conduite est beaucoup plus silencieuse, plus détendue et sans vibration. Elle est donc parfaite-

ment adaptée aux zones à faibles émissions des centres-villes. Il pourrait vraiment contribuer à façonner un avenir sans émission. »

« Stefan, René et Dirk, les trois conducteurs de notre camion à hydrogène, sont passionnés par cette technologie. Ils sont ravis d'être les pionniers du transport durable de demain. Ils adorent ce nouveau mode de conduite », constate Jens Horstmann, conscient cependant que beaucoup d'autres conducteurs se méfient de cette nouvelle technologie. « Les réticences sont souvent liées à la peur de l'inconnu », estime-t-il. « Pour convaincre, il faut des expériences positives sur le terrain. La théorie ne suffit pas. »

Pour l'équipe de Jens Horstmann, les essais menés avec le camion à hydrogène s'inscrivent dans un projet global : « La technologie doit faire ses preuves sur le terrain. Parallèlement, on mesure son acceptation auprès des conducteurs et des clients ». Un producteur de jus de fruits bio, client de Dachser à Magdebourg, a tout de suite été séduit par ce mode de transport respectueux de l'environnement. « Il nous a demandé de livrer le matériel nécessaire aux événements de l'entreprise exclusivement avec le nouveau camion », rapporte Jens Horstmann. « Il s'est ensuite empressé de poster des photos et des vidéos sur TikTok et Instagram. »

M. Schick

Dachser s'est doté d'une stratégie de protection de l'environnement à long terme et soutient la transition vers une logistique plus durable avec ses clients et partenaires, en mettant l'accent sur l'efficacité, l'innovation et l'intégration. L'entreprise utilise des véhicules électriques depuis 2018, notamment pour assurer des livraisons urbaines plus durables avec le concept « DACHSER Emission-Free Delivery ». Elle étend continuellement sa flotte de véhicules non thermiques, y compris pour le transport longue distance.

Compétences réseau



Le port de Rotterdam est l'interface entre l'Europe et le reste du monde

Une nouvelle passerelle pour le transport maritime

Dachser a inauguré à Waddinxveen, près de Rotterdam, une nouvelle Container Freight Station (CFS) qui sert de hub central pour les expéditions LCL (Less than Container Load).

Dans son entrepôt de logistique contractuelle, l'entreprise regroupe les envois de ses clients basés aux Pays-Bas, en Belgique, dans différentes régions françaises et allemandes ainsi qu'en Suisse, en Autriche et en Europe de l'Est, avant de les expédier par voie maritime depuis le port de Rotterdam. Grâce aux processus de consolidation internes, cette passerelle permet de mieux contrôler le processus dans ce segment clé de la chaîne logistique et de gagner ainsi en flexibilité, en prévisibilité, et en autonomie. Interface maritime majeure à l'échelle

mondiale, le port de Rotterdam est relié à tous les principaux centres commerciaux internationaux. Il assure des liaisons régulières avec l'Asie, l'Amérique du Nord et l'Amérique du Sud, et offre des durées de transport maritime intéressantes. « L'intégration du site de Waddinxveen à notre réseau européen de groupage nous permet de centraliser la consolidation LCL. Nous expédions les envois LCL groupés dans le monde entier via le port de Rotterdam, qui offre des transits rapides », explique Christian Kurse, Head of Global Ocean Freight LCL chez Dachser.



Une formation pour un avenir prometteur

Bienvenue chez Dachser

Dachser mise sur la formation afin de pourvoir à l'avenir ses postes exigeants. Cette année, 616 jeunes collaborateurs ont débuté leur apprentissage dans 13 professions industrielles et commerciales sur les sites allemands. Parallèlement, 22 personnes ont commencé des études en alternance. Dans le monde, Dachser accueille environ 2 400 alternants, affichant ainsi un taux d'apprentissage international de 7 %.

Renforcer la distribution à Dortmund

Le réseau s'étend dans l'un des principaux pôles économiques de l'Allemagne. En 2025, Dachser ouvrira un nouveau centre logistique dans la zone industrielle d'Unna-Ost, près de Dortmund. Situé à un emplacement stratégique à proximité des autoroutes A1 et A2, le site comprendra un entrepôt de 10 800 m² pouvant accueillir 22 000 palettes, un terminal de transit relié au réseau Dachser et un bâtiment administratif.



De nouveaux centres-villes sans émission

Dachser étend son réseau de zones de livraison sans émission dans les grandes villes européennes. D'ici à 2025, le concept « DACHSER Emission-Free Delivery » devrait être déployé dans 24 métropoles. Cologne, Vienne et Stockholm ont récemment rejoint la liste des centres-villes exclusivement desservis par des véhicules électriques pour toutes les livraisons de marchandises non réfrigérées. L'électricité utilisée provient de sources d'énergies renouvelables.



Aperçu du futur centre logistique

Un centre logistique à Ingolstadt

Dachser a débuté la construction d'un nouveau centre logistique à Ingolstadt, qui assurera le transport et l'entreposage de biens industriels et de consommation à partir de juin 2025. D'une superficie de 6 500 m², le terminal de transit disposera de 76 portes de chargement. Un nouvel entrepôt de 6 770 m² permettra par ailleurs de stocker 17 000 palettes. À moyen terme, environ 90 emplois devraient être créés.

Une conduite intelligente basée sur les données

Dachser déploie une nouvelle solution de conduite économique en Allemagne. D'ici fin 2024, environ 200 véhicules seront équipés de dispositifs de connectivité modernes fournis par ZF Friedrichshafen. Ces outils permettent aux conducteurs d'utiliser les données collectées pour optimiser leur conduite en la rendant plus économique et plus respectueuse de l'environnement. Les formateurs de Dachser formeront les conducteurs de l'entreprise et, à moyen terme, ceux des partenaires de service à l'éco-conduite.

L'évolution de la logistique chimique

Secteur majeur de l'économie mondiale, l'industrie chimique affiche des taux d'exportation élevés et des besoins énergétiques très importants. Une étude scientifique a exploré l'impact de la transformation actuelle, et notamment de la transition vers les énergies renouvelables, sur la logistique chimique en Allemagne, l'un des principaux producteurs mondiaux. Christian Kille et Andreas Backhaus, directeurs de cette étude, nous livrent leurs premiers résultats.



Nous vivons une période de transition, particulièrement sensible dans certaines de nos industries clés comme le secteur de la chimie. La transformation qui en découle impacte également la logistique et ses processus. L'étude « La logistique chimique en mouvement – scénarios et perspectives pour l'Allemagne » dresse un état des lieux de la logistique chimique en examinant les flux mondiaux de marchandises à travers l'exemple de l'Allemagne. Elle propose des scénarios de transition concrets et décrit les effets attendus sur l'organisation future des chaînes logistiques. Sur la base de ces résultats, les auteurs de l'étude formulent six recommandations visant à soutenir l'industrie chimique allemande face à la concurrence internationale, tout en contribuant positivement et durablement à ses marchés cibles à travers le monde.

Les travaux ont été menés en plusieurs étapes afin d'obtenir des résultats concrets et réalistes.

Analyse de l'industrie chimique en Allemagne

Les auteurs décrivent dans un premier temps la situation actuelle de l'industrie chimique. L'étude des sites de production, des centres logistiques et des flux de marchandises leur permet ensuite d'anticiper les transformations à venir.

Avec un chiffre d'affaires d'environ 200 milliards d'euros généré par près de 4 000 entreprises employant plus de 350 000 collaborateurs et affichant environ 10 milliards d'euros de dépenses logistiques, la chimie est un secteur phare de l'industrie allemande. Elle exploite des sites de production sur l'ensemble du territoire et apparaît comme un fournisseur clé pour les autres secteurs industriels. Les principaux sites logistiques se concentrent dans l'ouest de l'Allemagne (Rhénanie-du-Nord-Westphalie) et la région Bade-Wurtemberg/Rhénanie-Palatinat/Hesse. Le principal axe de transport des produits en vrac et en gros s'étend du sud-est au nord-ouest, en direction des ports maritimes d'Anvers (Belgique), de Rotterdam et d'Amsterdam (Pays-Bas). La production des marchandises emballées est en revanche dispersée géographiquement et n'a pas d'axe de transport défini.

L'étude analyse ensuite les tendances et les leviers transversaux pertinents pour l'économie et plus spécialement pour le secteur de la chimie. Ces derniers permettent d'évaluer les différentes évolutions possibles. En raison des importants flux d'importations et d'exportations, les transformations mondiales ont un effet important sur l'industrie chimique, à commencer par les bouleversements géopolitiques actuels qui ont non

seulement entraîné une hausse des coûts de l'énergie, mais aussi un protectionnisme croissant de la part de certains pays partenaires. Les nouvelles orientations politiques pouvant résulter des élections attendues dans de nombreux pays constituent un autre défi susceptible de provoquer des changements majeurs. Cette incertitude au niveau macroéconomique, la hausse des prix de l'énergie qui en résulte et le ralentissement global de l'économie allemande ne facilitent pas la prise de décisions quand il s'agit d'investir dans la digitalisation, dans de nouvelles solutions logistiques et dans la protection du climat.

Élaboration d'un scénario réaliste

Face à cette complexité, l'étude formule des hypothèses sur l'impact de ces tendances et leviers sur l'industrie et la logistique chimiques. Elles ont servi de base à une enquête menée auprès de professionnels spécialisés, en collaboration avec le magazine allemand CHEManager. L'objectif était de mieux appréhender cette complexité et de formuler des interprétations plus concrètes. Les effets liés aux changements sociaux, technologiques, économiques, environnementaux et politiques ont été analysés séparément.

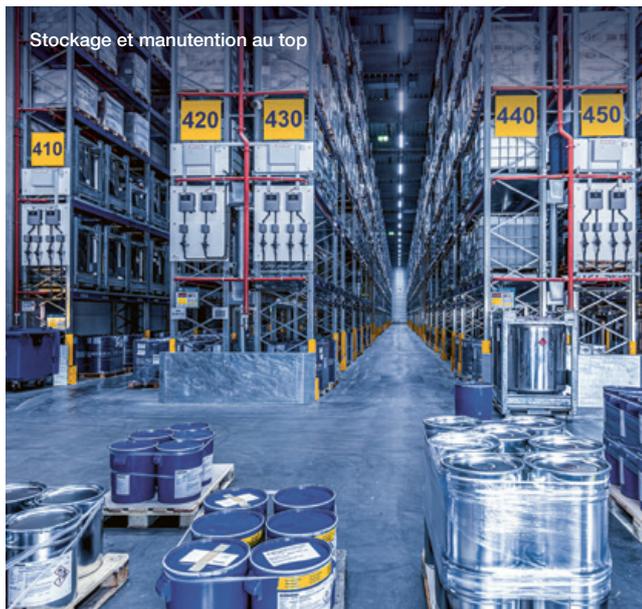
Les résultats obtenus ont permis d'élaborer un scénario concret, ensuite évalué pour déterminer son impact sur le secteur de la chimie et plus particulièrement la logistique chimique. Les conclusions de cette analyse sont les suivantes :

Social : malgré les efforts déployés pour améliorer leur réputation au sein de la société, les entreprises du secteur de la chimie et de la logistique chimique peinent à se positionner comme des employeurs attractifs. Elles seront donc non seulement touchées par le manque de personnel qualifié, mais feront également face à d'importants défis au cours de leur transformation.

Technologique : si l'ampleur et l'urgence des défis s'accroissent en matière d'infrastructure, les institutions publiques et les entreprises du secteur de la chimie et de la logistique chimique peuvent améliorer leur efficacité et donc leur compétitivité en s'appuyant sur des investissements accrus et sur une digitalisation et une automatisation plus poussées.

Économique : de nombreuses entreprises chimiques continueront à afficher des baisses de chiffres d'affaires et des fermetures d'usine, tandis que d'autres connaîtront une croissance. Les évolutions à venir seront particulièrement complexes à gérer pour les entreprises de logistique chimique spécialisées dans les produits en vrac et en gros. En revanche, le volume de marchandises emballées et les services associés sont amenés à croître. →

L'étude « Chemielogistik in Bewegung – Szenarien und Ausblick für Deutschland » (La logistique chimique en mouvement – scénarios et perspectives pour l'Allemagne) a été réalisée par Christian Kille, professeur de logistique commerciale et de gestion des opérations à l'Université technique de Würzburg-Schweinfurt, et Andreas Backhaus, ancien Senior Vice President Supply Chain Strategy & Performance au sein de BASF, avec le soutien de DACHSER Chem Logistics et du magazine CHEManager. Si vous souhaitez en savoir plus sur cette étude, veuillez contacter DACHSER Chem Logistics à l'adresse : chemlogistics@dachser.com



Environnemental : de manière générale, les effets du changement climatique sur le secteur de la chimie restent maîtrisables, même s'ils s'accompagnent d'une augmentation des coûts. On assistera cependant à une réorganisation de l'industrie et de la logistique chimiques à long terme, car toutes les entreprises ne réussiront pas leur transformation.

Politique : pour résoudre les conflits (commerciaux), réduire les coûts énergétiques actuellement élevés et atteindre la neutralité climatique, les décideurs politiques doivent relever de nombreux défis qui se traduisent par une charge gérable pour certaines entreprises, mais par une augmentation des coûts insupportable pour d'autres.

Analyse et recommandations

Le scénario anticipe des effets négatifs pour certains sites logistiques, notamment dans le sud et l'ouest de l'Allemagne. Les sites situés à l'est et au nord auront globalement un meilleur

accès aux énergies renouvelables et donc moins de défis à relever. Les sites dédiés à la chimie fine devraient rencontrer un peu moins de difficultés. Par conséquent, le centre de gravité des sites logistiques se déplace vers l'est, entraînant une modification des flux de marchandises.

Sur la base de ces conclusions, l'étude formule des recommandations visant à aider les entreprises chimiques à organiser leur logistique afin de rester compétitives sur le marché mondial malgré tous ces défis.

- 1. Le succès de la logistique dépend (encore) de l'humain** : les investissements dans le recrutement et la fidélisation des collaborateurs sécurisent l'activité existante et garantissent des avantages concurrentiels à long terme.
- 2. L'innovation reste un avantage** : outre la participation aux efforts de recherche, il est indispensable de moderniser la logistique pour s'imposer face à la concurrence internationale.
- 3. Pour réussir, l'industrie chimique allemande doit s'appuyer sur une excellente qualité et des portefeuilles diversifiés** : il est nécessaire d'investir dans l'automatisation et la digitalisation de la logistique afin d'améliorer la résilience et donc la performance du secteur chimique.
- 4. La chimie est amenée à se transformer** : les évolutions du marché de la chimie exigent de repenser et d'adapter les réseaux et les offres logistiques.
- 5. Les effets du changement climatique et de la transition énergétique entraînent des ajustements stratégiques dans l'industrie chimique** : la logistique doit se préparer à des mesures restrictives liées à la transition énergétique et mettre en œuvre des processus qui résistent aux effets du changement climatique.
- 6. Les entreprises chimiques doivent s'adapter à un monde multilatéral marqué par une montée des tensions** : la régionalisation croissante entraîne une diminution des exportations outre-mer en raison d'une concurrence accrue. La gestion des chaînes logistiques mondiales encore en place doit être renforcée grâce à une coopération mondiale, de nouvelles approches et des technologies modernes.

Conclusion : la logistique chimique reste un facteur clé du succès de l'industrie chimique, en Allemagne et dans le reste du monde. **Prof. Dr. Christian Kille et Dr. Andreas Backhaus**

Profil

Christian Kille est professeur à l'Institut de logistique appliquée (IAL) de l'Université technique de Würzburg-Schweinfurt.

Andreas Backhaus a dirigé la logistique des sites européens de BASF jusqu'en 2019 et a été responsable de la stratégie de la chaîne logistique du groupe BASF. Depuis qu'il a pris sa retraite, il travaille comme enseignant et conseiller indépendant.





Partenariat pour l'éducation et l'action climatique

En 2025, Dachser et Terre des Hommes fêteront leurs 20 ans de collaboration en faveur des droits des enfants, des droits des femmes, de l'éducation, de la formation, de l'entrepreneuriat et de la protection de l'environnement. Engagées dans un premier temps en Inde et au Népal, les deux organisations ont étendu leur action à l'Amérique du Sud, à l'Afrique australe et à l'Ukraine où elles soutiennent des projets basés sur l'aide à l'autonomie. En 2024, les deux partenaires se sont associés à l'ONG myclimate afin de promouvoir des projets visant à lutter contre le changement climatique à travers le monde.

Un partenaire sur lequel vous pouvez compter.

DACHSER European Logistics

Aux quatre coins de l'Europe.

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

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