

DACHSER magazine

Un monde de logistique intelligente ■

À l'aube d'une nouvelle ère

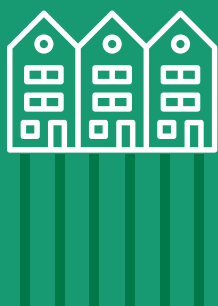
Les six thèses de Dachser
sur la logistique de demain

À la demande

De la disponibilité avant tout. Stocker, conserver et entreposer de façon optimale sont l'une des préoccupations originelles de l'Homo economicus et un facteur de progrès.

12 000 francs or

Telle était la dotation que Napoléon Bonaparte avait promis d'attribuer à celui qui trouverait un système de conservation pour améliorer l'approvisionnement de son armée toujours plus grande. C'est l'inventeur parisien Nicolas Appert qui remporta le concours en 1795 en proposant de conserver les fruits et légumes dans des bocaux qu'il fit chauffer avant de les fermer hermétiquement. L'appertisation a ainsi permis de stocker et de disposer en permanence de denrées « fraîches ».



3,5 millions

de pieux en chêne enfoncés dans le sol marécageux à l'aide d'un marteau à vapeur d'un nouveau type soutiennent les bâtiments en briques de la Speicherstadt de Hambourg construits entre 1883 et 1927. C'est ainsi que le plus grand complexe de stockage d'un seul tenant au monde a pu voir le jour sur deux anciennes îles de l'Elbe, Wandrahm et Kehrwieder. Remplis de café, de thé, de tabac et d'épices, les entrepôts étaient à la fois accessibles par voies maritimes et terrestres. Aujourd'hui, ce site, classé au patrimoine mondial de l'UNESCO, propose non seulement une vaste surface de stockage historique mais fait également partie de la Hafencity de Hambourg, le plus grand projet de développement intra-urbain d'Europe.

3,75 Mo

Telle était la capacité de stockage du premier disque dur magnétique au monde. Au début des années 1950, des ingénieurs d'IBM avaient relié et empilé 50 disques magnétiques pour réaliser le disque dur IBM 350. Dévoilé en 1956 dans le légendaire ordinateur IBM 305 RAMAC, il avait la taille d'une armoire et pesait près d'une tonne, système de refroidissement compris.



16 %

de la ville d'Ontario en Californie sont occupés par des entrepôts. Située à l'est de Los Angeles, la ville est l'un des principaux carrefours de la logistique. Le site bénéficie de sa situation dans l'agglomération de Los Angeles, à proximité des ports, des aéroports et des principales autoroutes de la région. Amazon y construit son plus grand entrepôt au monde, avec 376 722 m². À partir de 2024, 125 millions d'envois de marchandises y seront traités chaque année.

1 milliardième de seconde

Ce temps très court suffit à une cellule de stockage dotée d'une mémoire magnétique à accès aléatoire (MRAM) pour être opérationnelle sur simple pression d'un bouton. Elle peut mémoriser des données sans électricité, ce qui rend inutile l'allumage des ordinateurs comme le mode veille. Vu la quantité d'ordinateurs utilisés, cette technologie permettrait d'économiser, selon les chercheurs, la puissance électrique de plusieurs grandes centrales.



Message from the CEO



Chère lectrice, cher lecteur,

Qui n'a pas rêvé, en ces temps mouvementés, de posséder une boule de cristal pour connaître l'avenir et agir en conséquence ? Nous assistons, en effet, à un enchevêtrement de plus en plus complexe de crises géopolitiques, économiques et climatiques qui accroissent les incertitudes en général et la volatilité des marchés financiers en particulier, partout dans le monde.

Dans ce contexte difficile, ce numéro de DACHSER magazine présente l'approche adoptée par Dachser et ses clients pour renforcer la résilience des chaînes logistiques. Vous lirez ainsi en une les conséquences des tensions commerciales actuelles sur la logistique globale et découvrirez, dans notre article consacré aux bonnes pratiques, les solutions spécialement conçues pour notre client WorldConnect. Toutes nos initiatives visent en priorité à relever les grands défis du marché avec des services réseau performants et des collaboratrices et collaborateurs compétents, engagés et motivés.

Cette démarche s'avère payante. Je suis convaincu que les crises sont toujours porteuses d'opportunités, même si les perspectives économiques sont aujourd'hui moins favorables. Comme l'a si bien écrit Antoine de Saint-Exupéry dans son conte philosophique « Le Petit Prince » : « Pour ce qui est de l'avenir, il ne s'agit pas de le prévoir, mais de le rendre possible. » Cela exige évidemment beaucoup de choses, mais certainement pas une boule de cristal.

Cordialement,

A handwritten signature in blue ink, which appears to read 'B. Eling'. The signature is fluid and cursive.

Burkhard Eling, CEO de Dachser



06

Dossier

À l'aube d'une nouvelle ère :
Les six thèses de Dachser
sur la logistique de demain

Forum

12

Hommes & marchés :
Simulateur de conduite dans un
entrepôt virtuel

14

Panorama :
Retour en force de l'art de convaincre

06

Compétences

16

Logistique chimique :
Repenser les achats de prestations
logistiques

18

Solutions logistiques intégrées :
Connecter le monde avec WorldConnect

22

Métiers de la logistique :
Conseillère sécurité transport air et mer

24

Innovations :
Des exosquelettes en entrepôt

28

Échos du laboratoire du futur :
Décarboner l'aviation

Réseau

30

Compétences réseau :
Des nouvelles du monde de Dachser

32

Logistique alimentaire :
La Hongrie au cœur de l'Europe

Bonnes nouvelles

35

Terre des Hommes :
Du réconfort pour les enfants d'Ukraine



Crossdocking

Liens vers l'univers numérique Dachser

Hydrogène, carburant du futur ?

Dachser a missionné des chercheurs de l'université des sciences appliquées de Kempten pour réaliser une étude portant sur les utilisations possibles de l'hydrogène dans le réseau European Road Logistics. Pour en savoir plus sur cette analyse : https://bit.ly/DAmag_04_22_Hydrogene_etude



Des exportations en plein essor

Les produits « made in France » sont très prisés à l'étranger. Pour réduire les temps de transit à l'export, Dachser France a créé 25 nouvelles lignes directes vers les métropoles et les petites villes de toute l'Europe.

https://bit.ly/DAmag_04_22_Export



Voie tracée dans le transport

Peut-on trouver sa voie dans la logistique ? L'histoire de Freddy Derbard apporte une réponse : d'intérimaire, il s'est hissé au poste de brigadier de quai, sans cesse animé par la ferme volonté de toujours offrir ce qu'il y a de mieux au client.

https://bit.ly/DAmag_04_22_Freddy_Derbard



Une extension très attendue

Avec l'agrandissement de l'entrepôt de Salon-de-Provence, dans les Bouches-du-Rhône (13), Dachser répond au fort développement de ses activités logistiques dans la région.

https://bit.ly/DAmag_04_22_Salon_de_Provence



Mentions légales

Éditeur : DACHSER SE, Thomas-Dachser-Str. 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, Kerschensteinerstr. 25, D-82166 Gräfelfing, e-mail : info@schick-kommunikation.de **Chef de projet** : Marcus Schick **Conception** : Ralph Zimmermann **Crédit photos** : photos internes sauf GettyImages (p. 1, 2, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 16, 28, 29, 34), WorldConnect AG (p. 18, 19, 21), Jonas Gödde (p. 22, 23), Matthias Sienz (p. 4, 24, 25, 26, 27, 30), Jan Potente (p. 31), Shutterstock (p. 32, 33), 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 : 30 000 ex./62^{ème} année **Périodicité** : trimestrielle **Langues** : allemand, anglais, français, espagnol **Traduction** : Klein Wolf Peters GmbH, Munich. Ce produit a été fabriqué à partir de bois issu de forêts certifiées FSC® et d'autres matériaux contrôlés.

Abonnez-vous à notre eLetter !

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

Scannez le code QR.



The background is a dark blue digital landscape. It features a stylized world map composed of a grid of small white dots. Overlaid on this are several vertical lines of varying colors (yellow, white, orange) with circular markers of different sizes and colors (yellow, white, orange, red) connected by thin lines, suggesting data flow or network connections. The overall aesthetic is futuristic and data-driven.

Les six thèses

de Dachser sur
la logistique de demain

Le monde est en pleine mutation : la digitalisation, la protection du climat et les nouvelles orientations géopolitiques ne sont pas seulement des enjeux politiques, économiques et sociétaux majeurs, elles redéfinissent également le rôle de la logistique. Dachser a formulé six thèses concernant l'impact des transformations actuelles sur les chaînes d'approvisionnement mondiales.

Alors que le monde entier aspirait à un peu de répit après deux années de crise sanitaire aux conséquences économiques inédites, l'année 2022 en a décidé autrement. En cause ? Le maintien du confinement strict en Chine et surtout, l'invasion de l'Ukraine par la Russie. En plus de renforcer les perturbations des chaînes d'approvisionnement et les embouteillages de conteneurs, la guerre et sa série de sanctions ont aggravé les pénuries et fait s'envoler les prix du carburant et de l'énergie en Europe.

À cela s'ajoute la formation de nouveaux blocs économiques dont l'impact sur les échanges internationaux et sur la structure de l'économie mondiale qui repose sur la division du travail est encore difficile à prévoir. Que dire enfin des phénomènes météorologiques extrêmes, effets déjà perceptibles du changement climatique, qui appellent de nouvelles réponses réglementaires à moyen et long terme de la part du législateur ?

Nul besoin d'être devin pour affirmer que 2022 annonce un changement d'époque qui impacte profondément l'essence même de la logistique. Les règles qui régissaient jusqu'ici les relations client-fournisseur commencent, en effet, à être remises en question.

La géopolitique sera-t-elle un vecteur de transformation pour la gestion de la supply chain ? Burkhard Eling, CEO de Dachser, a répondu à cette question lors du récent Congrès de l'Association allemande de la logistique à Berlin : « Nos clients doivent impérativement revoir leurs structures d'approvisionnement, se réorganiser au niveau régional et augmenter leurs stocks. Dans le même temps, si les coûts logistiques augmentent, cela se répercutera sur les prix et les concepts de service. La stratégie des flux tendus doit être repensée afin de garantir la sécurité des approvisionnements. »

Selon le CEO de Dachser, cette nouvelle donne ne remet pas en cause la mondialisation : « Le sourcing mondial ne disparaîtra pas, mais son cadre deviendra de plus en plus complexe. » Dachser continuera donc, comme la plupart de ses clients, à orienter ses activités vers le commerce mondial et les chaînes logistiques internationales.

Cette nouvelle approche de la logistique et de la gestion de la supply chain amène à s'interroger sur les conditions dans lesquelles s'opère cette transformation et sur la manière dont →



Nos clients peuvent s'appuyer sur notre expérience et sur notre réseau pour adapter leurs chaînes logistiques aux mutations actuelles, sur le plan opérationnel et stratégique.

Burkhard Eling, CEO de Dachser

elle est gérée par les prestataires logistiques et leurs clients. Comme l'écrivait déjà l'économiste britannique John Maynard Keynes (1883 – 1946) : « La difficulté n'est pas de comprendre les idées nouvelles, mais d'échapper aux idées anciennes. » Autrement dit, la transformation de l'économie et du commerce implique un changement de paradigme et une nouvelle vision des chaînes de valeur, des conditions de production et des relations d'approvisionnement. Dans ce contexte, Dachser a formulé six thèses pour une logistique tournée vers l'avenir.

1. La formation de blocs économiques transforme le commerce mondial.

De nombreuses entreprises industrielles observent avec inquiétude la bataille technologique et commerciale que se livrent la Chine et les États-Unis et le découplage progressif de leurs espaces commerciaux respectifs. Cette joute s'accompagne d'interdictions d'importer et d'exporter appliquées, par exemple,

aux semi-conducteurs, aux équipements de réseau et aux matières premières comme les terres rares et certains produits chimiques. À cela s'ajoutent l'embargo sur certains logiciels professionnels et la régulation des transferts de données.

Dans ce contexte, la dépendance à l'égard de certains pays ou de certaines régions apparaît de plus en plus comme un risque. Toutefois, l'Asie, et plus particulièrement la Chine, mais aussi l'Indonésie, la Malaisie, le Vietnam et d'autres pays de l'espace indopacifique demeurent des zones de production et des marchés essentiels pour les entreprises de production et partant, pour la logistique.

Cet état de fait attire l'attention des décideurs sur l'une de ses caractéristiques particulières. « La logistique, c'est l'art de créer et d'organiser des réseaux », explique Burkhard Eling. « À travers une gestion intelligente des réseaux, une transparence accrue et une grande flexibilité tout au long de la chaîne d'approvisionnement, la logistique peut jouer un rôle décisif dans le maintien d'une concurrence mondiale saine, qui favorise la croissance autonome de toutes les régions du monde. Cela profitera à de nombreux clients internationaux de Dachser. »

2. La division du travail et la mondialisation subsisteront.

« Au lieu de se détourner des flux économiques mondialisés, les entreprises devraient plutôt se diversifier pour se prémunir contre les risques », souligne Marcel Fratzscher, professeur en macroéconomie à l'Université Humboldt de Berlin et président de l'Institut allemand de recherche économique. « Il est périlleux de mettre tous ses œufs dans le même panier, c'est-à-dire sur un seul site. En cas de problème, il n'y a pas de solution de secours. »

En Europe et aux États-Unis, la relocalisation et le « nearshoring » (délocalisation dans une région ou un pays proches) ne sont toutefois pas à l'ordre du jour pour deux raisons principales. « Un médicament produit pour trois euros l'heure au Vietnam coûterait près de 30 euros l'heure à Berlin. Qui est prêt à payer ce prix ? Par ailleurs, Berlin, comme le reste de l'Allemagne, ne dispose pas de la main-d'œuvre nécessaire. Il n'y a donc pas d'alternative valable à la mondialisation des flux de marchandises », précise Fratzscher.

Cela signifie-t-il que rien ne change ? C'est peu probable, car la crise a modifié les « règles » de la division du travail et de la mondialisation : la restructuration des chaînes d'approvisionnement s'appuie, par exemple, sur le modèle du « Dual Sourcing », c'est-à-dire une base de fournisseurs plus large, répartie dans plusieurs pays et surtout dans plusieurs régions du monde.

Chaînes logistiques en mutation, comment agir ?

Sur le plan stratégique, pour une résilience accrue

- Planifier les réseaux logistiques avec prudence
- Prendre en compte les problématiques géopolitiques
- Sélectionner les pays fournisseurs et producteurs avec discernement
- Repenser les structures d'approvisionnement
- Développer les capacités d'entreposage

Sur le plan opérationnel, pour une efficacité accrue

- Garantir la fiabilité de tous les partenaires
- Prendre en compte les questions de sécurité
- Optimiser la qualité des prestations logistiques
- Éviter la surchauffe des chaînes logistiques

On observe, en outre, une intégration verticale accrue des entreprises qui génèrent davantage de valeur ajoutée en interne et achètent moins à l'extérieur. Enfin, de nombreuses entreprises misent sur une nette augmentation de leurs surfaces de stockage. « Chez Dachser, le volume de stockage a quasiment doublé au cours des dix dernières années », indique le CEO. Au premier semestre 2022, 90 000 emplacements de palettes ont été créés, ce qui porte à 2,5 millions le nombre total d'emplacements.

« Longtemps conçues pour atteindre une efficacité maximale avec des structures simplifiées au maximum, les supply chains redeviennent aujourd'hui plus complexes et donc plus difficiles à gérer », explique Burkhard Eling. « C'est un avantage pour Dachser, car ce savoir-faire est notre cœur de métier. Nous réalisons, avec nos clients, des missions de conseil visant à optimiser la chaîne d'approvisionnement, en nous appuyant sur une analyse détaillée des chaînes logistiques mondiales. Ces missions aboutissent à des solutions sur mesure permettant de contrôler l'ensemble des processus logistiques. Ceux-ci sont ensuite largement numérisés afin d'offrir une visibilité optimale de la chaîne d'approvisionnement. »

3. Les transformations géopolitiques exigent des stratégies claires visant à renforcer la résilience des réseaux logistiques.

L'objectif premier consiste toujours à optimiser la résilience des chaînes logistiques à travers une approche globale. Cette démarche est d'autant plus urgente que la complexité accrue des flux d'approvisionnement mondiaux aux ramifications multiples et l'exploitation poussée à l'extrême des capacités de transport entraînent, depuis plusieurs années, une « surchauffe » des systèmes logistiques. Les risques de rupture des chaînes d'approvisionnement ont sensiblement augmenté au cours des dernières années, obligeant les entreprises à tenir compte des évolutions géopolitiques et sociétales dans le calcul de leurs dépenses et de leurs coûts.

En cas de crise aiguë, l'action politique doit être immédiate. Face aux perturbations, les entreprises et leurs partenaires logistiques doivent également réagir le plus rapidement possible. Le « friendshoring », actuellement préconisé par les responsables politiques, qui suppose que les pays industrialisés occidentaux délocalisent une plus grande partie de leurs chaînes d'approvisionnement vers des pays politiquement amis afin de s'assurer l'accès à des matières premières et autres produits essentiels, n'est toutefois pas réalisable à court terme. Dachser propose au contraire des concepts logistiques mondiaux complets et étroitement coordonnés avec les clients, qui s'appuient sur la mise en place et le développement systématiques de réseaux résilients, reposant sur des processus harmonisés, des systèmes informatiques intelligents et le savoir-faire des collaborateurs. Le but ultime de ces changements est toujours limpide : « Nous renforçons la résistance des chaînes d'approvisionnement mondiales face aux perturbations et répondons ainsi à la principale exigence des clients », constate Burkhard Eling.



4. La résilience des supply chains revêt une dimension stratégique et opérationnelle.

« Nous ne retrouverons pas la situation d'avant les perturbations actuelles de la chaîne d'approvisionnement », prévient Thomas Wimmer, président de l'Association des logisticiens allemands et chargé de cours en logistique appliquée aux approvisionnements, à la production et aux contrats à l'Université de Brême. « Quand nous aurons surmonté les crises actuelles, de nouvelles surviendront avec leur lot de nouveaux défis. Pour renforcer la résilience des chaînes logistiques, il faut repenser entièrement de nombreux processus pour mettre l'accent sur la fiabilité et la durabilité, et cesser de se concentrer uniquement sur les coûts. »

Il ne suffit toutefois pas de donner une orientation opérationnelle aux processus. Pour mettre en place des chaînes logistiques résilientes, il est indispensable de prendre en compte d'autres facteurs stratégiques qui intègrent les transformations géopolitiques et les mutations de la société. « Nos clients constatent qu'il est important de disposer de solutions logistiques fiables. C'est, à l'heure actuelle, la priorité absolue », indique Burkhard Eling. Selon lui, le choix des pays producteurs et des sites de livraison jouera à l'avenir un rôle majeur dans la résilience des supply chains. Dachser peut aider ses clients à mettre en place des solutions de transport globales qui leur apportent des avantages certains en termes de réseau et l'expertise nécessaire pour éviter de nouveaux goulets d'étranglement. « Nos clients peuvent s'appuyer sur notre expérience et sur notre réseau pour adapter leurs chaînes logistiques aux mutations actuelles sur le plan opérationnel et stratégique. »

5. Énergie, surfaces logistiques et main-d'œuvre sont devenues des facteurs de localisation décisifs.

Le choix des sites, et donc l'organisation des chaînes d'approvisionnement, est de plus en plus déterminé par la rareté des ressources. À l'heure actuelle, les surfaces logistiques sont rares et chères, notamment pour l'entreposage. De plus, l'envolée des prix des carburants et de l'énergie met de nombreuses entreprises en difficulté. Les coûts élevés du diesel, de l'AdBlue, de l'électricité et du gaz pèsent également sur →

Un réseau plus résilient

l'ensemble de la filière logistique. Ces fortes hausses de prix sont particulièrement douloureuses pour les entreprises de transport routier. C'est pourquoi Dachser les soutient en réglant rapidement ses factures.

Par ailleurs, les clients accordent de plus en plus d'importance à la protection du climat, car le changement climatique aura, au-delà de toutes les perturbations à court terme, un impact majeur sur le commerce mondial dans les décennies à venir. De nombreuses entreprises intègrent d'ores et déjà des critères de durabilité dans la sélection de leurs prestataires de services et de leurs fournisseurs ainsi que dans leurs décisions d'achat. Elles exigent d'ailleurs très souvent des rapports sur les émissions de CO₂.

C'est pourquoi Dachser soutient proactivement la recherche et les innovations en lien avec les énergies renouvelables. Ainsi, depuis début 2022, l'entreprise alimente son parc immobilier mondial avec de l'électricité 100 % verte. Et d'ici à 2025, elle multipliera par quatre les capacités photovoltaïques de ses sites d'exploitation et testera les moteurs électriques et à hydrogène.

Parallèlement, la pénurie de main-d'œuvre dans les pays industrialisés gagne tous les secteurs. Dans le contexte de la transition démographique, elle ne pourra être résolue par le seul recrutement. Dachser investit donc dans la formation, dans des modèles de rémunération et de travail attractifs, dans des technologies de pointe et dans des programmes de formation continue.

6. Les valeurs apparaissent comme un critère stratégique dans un monde incertain.

« Les politiques d'entreprise intègrent déjà le développement durable, le respect des valeurs et la responsabilité envers les générations futures. Cela vaut pour Dachser, comme pour beaucoup de ses clients », souligne Burkhard Eling. « Il s'agit d'un cadre vivant, d'une boussole servant d'orientation à l'entreprise, surtout en période de crise et de confrontation. » Le respect des valeurs guide de plus en plus les entreprises dans le choix d'un site et se reflète dans la responsabilité qu'elles assument à l'égard de leurs collaborateurs. « Pour Dachser, ces valeurs jouent un rôle majeur : nous sommes présents dans toutes les zones économiques importantes, mais notre statut d'entreprise familiale de taille moyenne ne nous permet pas d'être partout. C'est pourquoi nous examinons avec soin, avant chaque entrée sur un nouveau marché, la compatibilité de notre projet avec les valeurs fondamentales de l'entreprise et nos règles strictes en matière de conformité. »

« Logistics is people business, et c'est encore plus vrai en période de crise », rappelle le CEO de Dachser. « On ne peut pas transiger avec les droits humains, la qualité et l'équité des conditions de travail et les règles de conformité. » Le strict respect des dispositions définies par la loi sur les chaînes d'approvisionnement est d'ores et déjà pour Dachser un principe fondamental qui revêt une importance croissante pour ses clients et ses propres aspirations en matière de développement durable. « Les collaborateurs du monde entier sont loyaux envers Dachser et adhèrent à ses valeurs. De la même manière, l'entreprise reconnaît sa responsabilité à l'égard de ses collaborateurs dans tous les pays où elle est implantée », souligne Burkhard Eling.

Conclusion :

Que représentent toutes ces mutations pour la logistique à l'approche de 2023 ? « La crise que nous traversons depuis près de trois ans a attiré l'attention des clients sur la logistique et l'importance de sa fiabilité, surtout dans les périodes difficiles », constate Burkhard Eling. « Seul l'avenir nous dira quand et dans quelles conditions la conjoncture s'améliorera et si 2023 sera porteuse de nouvelles incertitudes et transformations. »

« La résilience s'impose comme un facteur décisif dans la mise en place de chaînes logistiques pérennes », conclut Burkhard Eling. « Cela exige une approche à long terme basée sur des valeurs, une démarche proactive et une grande capacité d'adaptation. C'est précisément ce qui caractérise le réseau de Dachser, dans toutes ses dimensions (physique, digitale et humaine), et ce qui fait son succès. »

M. Schick

Afin de déterminer les mesures prises par les entreprises pour surmonter les crises, le cabinet de conseil McKinsey & Company a récemment interrogé quelque 70 responsables de la chaîne logistique dans plusieurs grands groupes du monde entier. Selon cette étude, plus de 90 % ont investi pendant la crise de la COVID-19 pour rendre leurs chaînes d'approvisionnement plus résilientes aux perturbations externes. Les technologies numériques, telles que le suivi en temps réel et les analyses basées sur l'intelligence artificielle, sont aujourd'hui beaucoup plus utilisées qu'au début de la pandémie.



Hommes & marchés



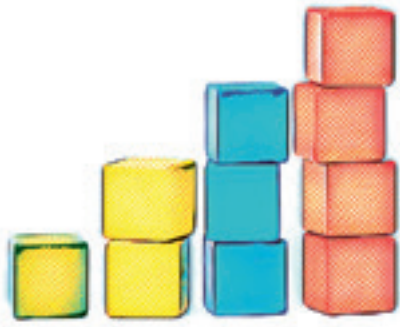
Simulateur de conduite dans un entrepôt virtuel

Cet entrepôt est unique en son genre. Des chariots élévateurs foncent dans les allées, récupèrent des charges dans les rayonnages, effectuent des manœuvres délicates. Régulièrement, des rencontres inattendues entre chariots se produisent, obligeant les conducteurs débutants à avoir les bons réflexes. Pour former les employés de l'intralogistique, le fabricant de chariots élévateurs Linde Material Handling a développé un simulateur de conduite qui fonctionne comme un jeu vidéo et permet de vivre différents scénarios de manutention dans un entrepôt virtuel. Équipés de lunettes de réalité virtuelle et de manettes, les conducteurs débutants y découvrent en toute sécurité les différentes étapes de travail. De tels « gadgets » en valent-ils la peine ? Oui, d'après une étude de Kearney. Dans les projets de gamification menés par la société de conseil, la satisfaction au travail a pu être augmentée durablement de 24 % et la motivation des collaborateurs de 33 %. La productivité a également pu être augmentée de 4 % et la fréquence des erreurs réduite de 3 %.

L'enseignement alternatif, ça marche !



« Un cours, c'est lorsque tout le monde dort pendant qu'une personne parle », dit un vieil adage allemand. L'enseignement traditionnel sous forme de cours magistral n'a pas la réputation d'être particulièrement efficace. Une étude réalisée par des chercheurs de l'université de Cambridge Grande-Bretagne) auprès de 3800 enfants a montré que l'enseignement sous forme de jeu dirigé permet de mieux développer les compétences mathématiques précoces et de savoir plus facilement passer d'une tâche à l'autre. Dans la formation continue, on retrouve des résultats similaires dans le concept de l'apprentissage coopératif qui permet d'atteindre une « co-construction » de savoir en petits groupes. Comme le souligne Christoph Helm, directeur du département de recherche pédagogique à l'université Johannes Kepler de Linz (Autriche), les études empiriques ont montré que cette méthode conduisait à un « apprentissage intelligent », les nouveaux contenus étant non seulement mieux compris, mais également mieux retenus sur le long terme.



Le jeu, c'est du sérieux

Le marché mondial de l'apprentissage par le jeu poursuit sa croissance. Les experts estiment qu'il devrait représenter 24 milliards de dollars en 2024 (contre 3,5 milliards de dollars en 2018.)
(Source : Statista)

Apprendre au sein du métavers

Actuellement, on connaît les lunettes VR (Virtual Reality) et les univers artificiels grâce aux jeux vidéo. Si cette technologie n'est pas encore très répandue dans le grand public, les choses évoluent rapidement. C'est le cas du métavers qui ambitionne de faire fusionner les univers digitaux avec la réalité. « Le métavers sera le successeur de l'internet mobile », prédisait Mark Zuckerberg en annonçant l'an dernier que son entreprise Facebook s'appellerait désormais Meta. Le groupe américain démontrait ainsi sa volonté d'occuper le terrain du métavers le plus tôt possible. Le développement du métavers devrait ouvrir de grandes perspectives à l'apprentissage. Dans un film publicitaire de Meta, on voit déjà de futurs chirurgiens tester de manière ludique de nouvelles techniques opératoires à l'aide de lunettes VR, des étudiants assister à des cours dans des amphes virtuels et des amateurs d'histoire déambuler dans la Rome antique, en immersion, comme dans un jeu vidéo dernière génération. Mais patience et développement sont encore nécessaires. Selon Meta, il faudra encore dix ans pour qu'un grand nombre d'idées et de projets actuels puissent voir le jour. D'après une étude commandée par l'entreprise, le métavers pourrait alors contribuer à hauteur de 440 milliards de dollars au produit intérieur brut européen.



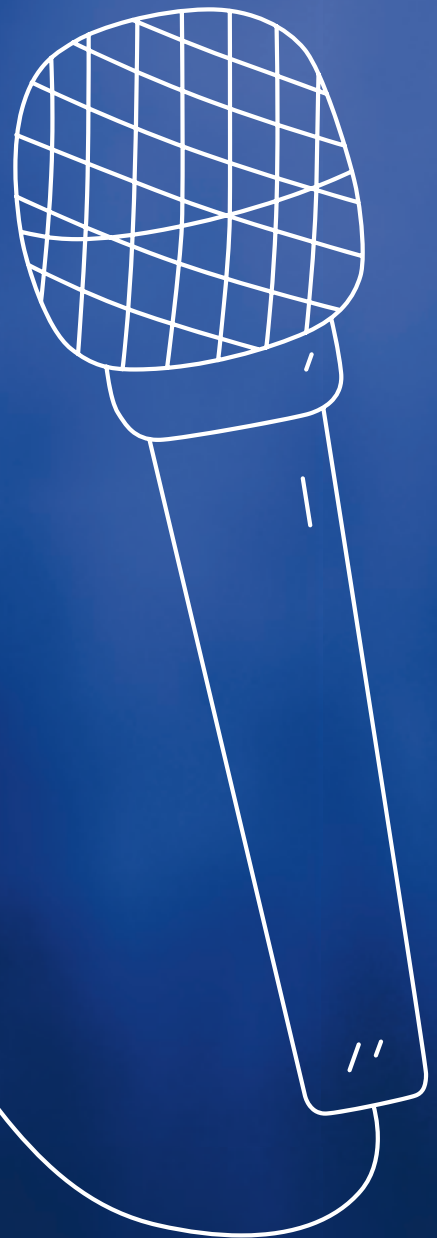
Les cadres à l'école virtuelle de la vie



Le cabinet de conseil PwC s'est intéressé aux formations aux soft skills (compétences comportementales) destinées aux cadres. L'enquête qu'il a menée sur le sujet pendant plusieurs mois sur 12 sites différents révèle que la réalité virtuelle est plus efficace que les méthodes d'enseignement classiques comme les cours en présentiel ou l'apprentissage en ligne. Le groupe de participants qui a travaillé en espace virtuel a vu sa confiance en lui progresser de 275 %. Sa concentration était quatre fois plus élevée que celle du groupe d'apprenants en ligne. De plus, les participants équipés de casques de réalité virtuelle apprenaient quatre fois plus vite que ceux présents en classe. Cette étude démontrait par ailleurs que les investissements initiaux dans l'apprentissage virtuel devenaient rentables à partir d'un certain point : ainsi, avec 3000 participants, la rentabilité de l'apprentissage virtuel augmenterait de 52 % par rapport au présentiel.

Panorama

Le retour en force de l'art de **convaincre**



À la fois science et art, la rhétorique jouait, dans l'Antiquité, un rôle clé dans la formation de l'opinion publique. Longtemps décriée, elle connaît aujourd'hui un net regain d'intérêt.

Le philosophe Gorgias de Léontinoi, né en Sicile vers 490 av. J.-C., a fait mentir le vieux dicton populaire « la parole est d'argent, le silence est d'or ». Au cours de ses nombreux voyages à travers la Grèce antique, il enchaîne les conférences publiques, se forgeant une réputation de brillant orateur et amassant au passage une jolie fortune. Ses cours de rhétorique attirent, en effet, ses riches contemporains qui n'hésitent pas à déboursier de coquettes sommes pour y assister. Non sans orgueil, le savant prend plaisir à se vêtir de robes pourpres semblables à celles des prêtres, et fait ériger à Delphes une statue en or à son effigie.

Le succès de son business model est en grande partie lié au contexte général de l'époque. Le commerce florissant bouleverse l'économie, contribuant à l'émergence de la bourgeoisie et à l'érosion du pouvoir de la noblesse. Les prises de décisions politiques sont confiées aux assemblées populaires dans lesquelles tous les citoyens masculins majeurs peuvent prendre la parole.

Le système juridique des cités-États subit, lui aussi, une profonde mutation : en cas de litiges, chacun peut désormais porter son affaire devant des tribunaux composés de juges non professionnels. Les cours de rhétorique sont donc très recherchés.

Une multitude de guides pratiques pour orateurs et de traités de rhétorique voient alors le jour dans la Grèce antique. À la même époque, l'art oratoire connaît également une période florissante en Chine et dans le monde arabe, portée, là aussi par des mutations sociales et économiques. De nombreuses dynasties s'affrontent sur le plan économique, technologique et culturel. Alimenté par la confrontation de diverses écoles de pensée, le débat argumenté prospère. Les philosophes s'intéressent aux techniques les plus efficaces pour donner plus de force au discours. C'est ce que les Chinois appellent le xiucixue, ou « théorie de l'organisation du discours ». Celle-ci s'oppose souvent à la véracité prônée par Confucius, qui résulte de l'adéquation entre les mots et les choses.

Une pertinence retrouvée

Les analyses des penseurs de l'Antiquité sont de nouveau au goût du jour. Pour preuve, il n'y a pas une formation à la communication qui ne fasse référence à Aristote et à son étude minutieuse des différentes étapes de la production du discours. Les pensées de Confucius sont elles aussi souvent citées. De manière générale, la rhétorique et ses techniques

sont de nouveau très prisées, après avoir été longtemps décriées. Après l'Antiquité, les monarques ont pris le pouvoir un peu partout, laissant peu de place aux débats publics pendant de nombreux siècles. En Europe, la rhétorique était, certes, toujours étudiée comme une science, mais son enseignement était réservé à une petite élite.

Ce n'est qu'à l'époque moderne que la rhétorique a retrouvé de sa pertinence, non seulement en politique mais aussi dans les milieux économiques. La production industrielle de masse a rendu les biens plus abordables et le choix plus large, contraignant les entreprises à promouvoir leurs produits. Elles n'ont pas tardé à constater que les données techniques ne suffisaient pas pour attirer le chaland et que pour vendre, il leur fallait expliquer pourquoi leurs produits étaient performants et facilitaient la vie des clients. Le géant informatique Apple, qui doit aussi son succès aux brillantes présentations de produits de Steve Jobs, en est la parfaite illustration.

À l'heure actuelle, la communication en face à face que pratiquaient les penseurs de l'Antiquité n'est plus la norme. Les débats sont souvent asynchrones et multimédias : ils ont lieu dans les livres et les journaux, à la radio et à la télévision et, de plus en plus, sur les réseaux sociaux. Les rhétoriciens sont convaincus que leur discipline n'en a pas pour autant perdu de son importance. L'objectif reste, en effet, de convaincre une audience avec des mots. La rhétorique est un outil d'analyse qui permet de déceler les arguments fallacieux, les mensonges et les tentatives de manipulation et, à ce titre, elle est peut-être, à l'ère des fake news, plus nécessaire que jamais.

Quand les ordinateurs s'en mêlent

Savoir définir ce qui fait qu'un discours est persuasif est indispensable quand il s'agit d'entraîner l'intelligence artificielle. Les grands groupes technologiques déploient une puissance de calcul considérable et font travailler de vastes équipes pour faire des ordinateurs, non plus des exécutants, mais des interlocuteurs. Si les assistants vocaux comme Alexa ou Siri sont encore loin du compte, les progrès réalisés dans d'autres domaines sont impressionnants. Le programme GPT-3 développé par OpenAI est, par exemple, capable de générer des nouvelles, des billets de blog et des textes marketing qui semblent avoir été rédigés par un être humain.

En dépit des propos alarmistes, la digitalisation n'a pas encore sonné le glas de la prise de parole classique. Bien au contraire. Avec les vidéos YouTube et les podcasts, les discours intéressants sont désormais rapidement vus ou entendus par des millions de personnes, comme en témoigne le succès des conférences TED.

En dehors de l'espace numérique aussi, les bons orateurs ont toujours la cote : les entreprises affectionnent les forums de discussion et aucun salon ni colloque ne fait désormais l'économie de conférenciers. Certains orateurs gagnent leur vie grâce à ce genre d'interventions et perçoivent des honoraires à faire pâlir d'envie Gorgias de Léontinoi.

S. Ermisch



Repenser les achats de prestations logistiques

Soutenue par DACHSER Chem Logistics, une récente étude sur les achats de prestations logistiques dans la filière Chimie démontre que la logistique s'impose comme un facteur de compétitivité dans un contexte de tensions généralisées sur les chaînes d'approvisionnement. Ses principaux résultats ainsi que des recommandations concrètes aux services Achats ont été présentés au salon des marchandises et substances dangereuses de Leipzig (Allemagne).

Les temps ont changé. Les perturbations des chaînes logistiques, qui se traduisent par des retards de livraison et des pénuries de matériaux, ainsi que la disponibilité réduite des capacités logistiques révèlent aux entreprises de l'industrie chimique les limites de leur pouvoir d'action. Il y a encore quelques années, ces entreprises avaient tendance à choisir le fournisseur de prestations logistiques le moins cher, car elles bénéficiaient, de toute façon, d'un excellent service. On était en présence d'un marché d'acheteurs.

Le contexte a évolué au cours des trois dernières années, laissant place à un marché de vendeurs. Malgré le risque de récession, il semble que cette situation soit partie pour durer, car le manque de personnel qualifié et surtout, de conducteurs routiers, est considérable. Pour les entreprises chimiques, l'enjeu est d'autant plus important qu'il s'accompagne d'une forte hausse des prix de l'énergie. Elles fabriquent des produits spéciaux et, notamment, des marchandises dangereuses dont la manutention exige des équipements et un savoir-faire spécifiques.

L'étude réalisée par Christian Kille, professeur en logistique commerciale et gestion des opérations à l'Université des sciences appliquées de Wurtzbourg-Schweinfurt, Andreas Backhaus, ancien vice-président senior des opérations logistiques du site européen de BASF, et Constantin Reuter, principal et CC Head Sourcing and Network Enabling de Camelot Management Consultants, montre clairement que pour continuer à contribuer au succès de l'entreprise, les responsables des achats de prestations logistiques chimiques doivent évoluer. Ils doivent, d'une part, étendre leurs connaissances pour être en mesure de bien choisir leurs prestations et leurs partenaires logistiques et, d'autre part, ajuster leur processus de sélection. Autrement dit, ils doivent être davantage à l'écoute de leurs clients.

Cette posture, qui a déjà cours ailleurs, est encore souvent nouvelle pour les acheteuses et les acheteurs, l'orientation client restant pour eux la chasse gardée du service commercial.

Afin de formuler des recommandations concrètes pour la mise en place d'un processus d'achat adapté, les responsables de l'étude ont analysé le marché et les flux et interrogé les entreprises du secteur. Ils ont ainsi défini une approche en sept étapes et trente questions. Ce guide vise à aider les Achats à choisir la meilleure solution dans cette période tendue afin de continuer à améliorer la compétitivité de l'entreprise.

L'étude conclut à la nécessité, pour l'industrie chimique, de changer d'approche pour acheter ses prestations logistiques.

Orientation client : le client du service Achats est celui qui, en interne, commande la prestation logistique à son profit. Il peut s'agir du service Production, Ventes ou Approvisionnement. Ses exigences doivent être bien comprises et intégrées dans l'appel d'offres afin de garantir avec précision la sécurité d'approvisionnement.

Prise en compte du processus global : les clients internes ont des exigences spécifiques qui doivent être identifiées et prises en compte dans l'ensemble du processus afin d'éviter les coûts ultérieurs induits, par exemple, par une dégradation de la qualité, sans quoi la rentabilité de l'approvisionnement risque d'être menacée.

Lorsque les acheteurs de prestations logistiques chimiques seront pleinement conscients des différentes facettes de cette interaction, ils seront prêts à répondre à l'évolution de la situation.

Un « mauvais » achat peut coûter cher

L'étude montre également que les indicateurs de coût des prestations logistiques achetées ne reflètent pas le montant total des coûts. Les erreurs commises dans la chaîne logistique peuvent, en effet, avoir un impact disproportionné sur les budgets globaux des entreprises chimiques. Ces erreurs sont d'autant plus probables lorsque la performance et la qualité du partenaire logistique ne sont pas évaluées. Par ailleurs, avoir une vision globale du processus logistique et de tous ses acteurs permet de réaliser des économies qui ne peuvent être ni identifiées ni exploitées si l'on considère chaque pièce du puzzle logistique de manière isolée. Le manque de coordination ou de synchronisation peut, au contraire, entraîner des coûts supplémentaires.

Ces conclusions donnent lieu à six recommandations aux acheteurs de prestations de logistique chimique :

1. Développer une expertise logistique spécifique avant d'acheter des prestations de logistique chimique ;
2. Placer le client interne au cœur du processus d'achats ;
3. Accorder suffisamment de temps et de ressources à l'élaboration de l'appel d'offres, notamment pour bien identifier ses objectifs, ses exigences et son contexte ;
4. Avoir une bonne connaissance du marché pour mettre en place une solution logistique compétitive ;
5. Éviter les marges de manœuvre trop faibles et les conditions contractuelles trop rigides ;
6. Maintenir les échanges entre les différentes parties prenantes de la chaîne de valeur pendant toute la durée du contrat.



Christian Kille est professeur en logistique commerciale et gestion des opérations à l'Université des sciences appliquées de Wurtzbourg-Schweinfurt, où il est responsable du cursus gestion des entreprises. Auparavant, il dirigeait les activités d'analyses de marché de l'institut de recherche Fraunhofer SCS à Nuremberg. Ses recherches portent sur les prévisions et les études de tendances dans le domaine de la logistique, ainsi que sur la logistique commerciale et l'immobilier logistique.

Une vision globale du processus logistique

Quel est donc le coût d'un mauvais achat ? L'étude ne permet pas de quantifier ce coût car ils varient selon les cas, mais elle aide à éviter les surcoûts et à réaliser des économies. Dans l'idéal, le service Achats obtient une meilleure performance logistique en réduisant les coûts globaux sur l'ensemble du processus.

Ch. Kille



La digitalisation crée de la valeur ajoutée

Pour consulter l'étude, contactez DACHSER Chem Logistics : chemlogistics@dachser.com





WorldConnect AG et Dachser: Connecter le monde

Les adaptateurs de voyage permettent aux globe-trotteurs de recharger leurs appareils électriques dans le monde entier. Afin de réduire les délais de livraison de ses produits et de se rapprocher de ses clients, la société suisse WorldConnect AG, a amorcé la réorganisation de sa logistique avec Dachser.

C'est un petit objet que les voyageurs d'affaires et les touristes devraient toujours emporter dans leurs bagages. Chaque pays ayant ses propres normes, les fiches et les prises électriques ne sont, en effet, pas toujours compatibles. La solution pour recharger partout dans le monde son smartphone, son ordinateur portable ou encore sa brosse à dents électrique ? Les adaptateurs de voyage. →

L'adaptateur universel
est le meilleur ami
des globe-trotteurs



Il est préférable d'avoir près de soi un partenaire logistique capable de résoudre les problèmes et surtout, d'établir un contact personnel.

Christian Ernst, Co-CEO de WorldConnect AG

Le fabricant suisse WorldConnect AG est le leader mondial sur le segment premium de ces petits assistants. Il commercialise sous la marque SKROSS des adaptateurs haut de gamme dotés d'un système de glissière breveté qui permet de brancher des appareils dans plus de 150 pays. Ceux-ci sont disponibles dans les boutiques duty free des aéroports, à bord des avions et dans la grande distribution. La gamme d'accessoires de voyage SKROSS comprend également des batteries externes, des chargeurs USB et divers câbles de recharge et de synchronisation.

Avant d'être mis en vente, ces produits parcourent de longues distances. Les adaptateurs de voyage, par exemple, sont fabriqués en Thaïlande par Noventa, l'ancienne maison-mère de WorldConnect AG. Ils sont ensuite acheminés vers l'Europe par bateau.

Une collaboration de longue date

À partir de 2015, Dachser Air & Sea Logistics Switzerland a effectué divers envois pour WorldConnect AG, assurant notamment le transport maritime entre l'Asie et l'Europe. À la suite de ces expériences positives, la collaboration a été renforcée : depuis 2020, Dachser gère également le stockage et la distribution des produits en Europe, directement depuis le port de Hambourg.

« Nous avons développé pour WorldConnect AG un concept logistique intégré regroupant différentes prestations », explique Samuel Haller, Country Manager Air & Sea Logistics Dachser Switzerland. Chargé de la relation client depuis le début, il précise que la coordination de la chaîne logistique intercontinentale, composée de différents modes de transport, sites et interlocuteurs dans chaque pays, est une mission complexe.

Profil

WorldConnect AG est une société suisse dont le siège se situe à Widnau, dans le canton de Saint-Gall. Leader mondial du marché des adaptateurs de voyage haut de gamme et spécialiste des solutions de recharge mobiles, elle commercialise ses produits innovants sous la marque SKROSS.

skross.com

Une complexité qui se reflète aussi dans le nombre de sites Dachser impliqués. L'exportation des adaptateurs de voyage, de l'enlèvement à l'usine à l'expédition vers l'Europe en passant par le chargement dans le port et le dédouanement, est organisée par le service transport maritime export de Dachser Thaïlande. « Nous concentrons les missions dans un souci d'efficacité et de transparence », indique Jesper Larsen, Managing Director Air & Sea Logistics South East Asia. « La coordination des enlèvements est également gérée par Dachser Thaïlande, ce qui nous permet d'assurer une liaison fluide avec le réseau de transport routier européen de l'entreprise. » Dachser collecte ensuite les marchandises à Hambourg et les transfère vers l'entrepôt portuaire. « Un mécanisme parfaitement huilé », poursuit Jesper Larsen.

Pour plus de valeur ajoutée

Dans l'entrepôt de Hambourg, Dachser fournit plusieurs services à valeur ajoutée. Ainsi, les cartons entassés en vrac ou, dans certains cas, empilés sur des palettes industrielles, sont déchargés, triés et gerbés sur des palettes Europe.

Une grande partie des expéditions est ensuite acheminée par le réseau de transport routier de Dachser et par des prestataires de services CEP vers plus de mille points de vente SKROSS à travers l'Europe. Une faible part quitte Hambourg par bateau à destination de l'outre-mer. « L'interaction étroite entre différentes disciplines logistiques nous permet de relever ensemble les défis liés aux perturbations de la supply chain mondiale », affirme Samuel Haller, ajoutant que la pandémie a provoqué des retards considérables dans les chaînes logistiques. « Pour y remédier, tout doit s'enchaîner. Nous atteignons ainsi une efficacité maximale », confirme Ralf Hansen, General Manager de Dachser Hambourg, qui supervise l'organisation des services dans l'entrepôt et le transport routier.

La gestion globale au niveau de Dachser est assurée par l'équipe de Samuel Haller, basée en Suisse. « Cette proximité facilite les échanges de vive voix, c'est un véritable atout. Il est préférable d'avoir près de soi quelqu'un qui est capable de résoudre les problèmes et surtout, d'établir un contact personnel », souligne Christian Ernst, Co-CEO de WorldConnect AG, dont le siège est situé dans le canton de Saint-Gall.

C'est également la proximité qui a motivé sa décision de réorganiser la logistique avec le soutien de Dachser. L'entrepôt, situé dans le port de Hambourg, permet d'éviter les trajets inutiles et d'accélérer les livraisons. « En transférant l'entreposage de l'Autriche à Hambourg, nous avons sensiblement réduit les coûts de post-acheminement des conteneurs tout en amélioré

rant considérablement l’empreinte écologique de WorldConnect AG. Grâce à notre réseau de groupage européen et à nos réseaux mondiaux de transport aérien et maritime, nous avons, par ailleurs, réduit les délais », explique Samuel Haller.

« Les produits arrivent désormais dans l’entrepôt quelques jours plus tôt, et donc plus rapidement chez le client », ajoute Ralf Hansen. Un atout particulièrement important pour un produit haut de gamme. « Nous souhaitons offrir à nos

clients des services logistiques qui se démarquent des produits de masse », insiste Violeta Radisavljevic, Head of Supply Chain chez WorldConnect AG. « La collaboration avec Dachser s’est ainsi révélée judicieuse, tant sur le plan stratégique qu’écologique. Les deux entreprises se sont donné pour mission de connecter le monde avec un niveau de qualité irréprochable et elles travaillent ensemble à la réalisation de cet objectif », conclut Samuel Haller.

A. Heintze

A chaque région, sa prise de courant : il existe dans le monde plus de 14 types de fiches et prises électriques différentes qui se distinguent par leur forme, leur broche et la présence ou non d’un contact de protection. Les adaptateurs permettent de se connecter au-delà des frontières.



Un adaptateur de voyage ne connaît pas de frontières

Opportunités en logistique

« Je fais le métier de mes rêves »

Conseillère à la sécurité pour le transport de marchandises dangereuses chez Dachser Air & Sea Logistics, Christina Schloh suit sa vocation depuis 22 ans.

À 14 ans, Christina Schloh savait déjà quelle voie professionnelle choisir. « Le transport de marchandises m'a toujours fascinée », raconte cette femme de 42 ans, qui a su faire de son rêve une réalité. En tant que Dangerous Goods Safety Advisor chez Dachser, son rôle est d'assurer en toute sécurité le transport de marchandises dangereuses par avion ou bateau, une mission exigeant beaucoup de doigté, mais aussi une grande expertise. Christina Schloh a débuté au sein de l'entreprise familiale Dachser il y a 22 ans dans le fret maritime, à Hambourg. Avec sa formation d'agente d'expédition portuaire maritime, elle a d'abord accompagné de grands comptes, avant d'exprimer son désir d'évolution à son responsable d'agence : « Je souhaitais être Conseillère à la sécurité pour le transport de marchandises dangereuses. J'ai toujours su ce que je voulais faire. »

Des défis et des responsabilités

Christina Schloh recherchait des défis et plus de responsabilités. En plus de son travail, elle s'est formée aux marchandises dangereuses et a obtenu, dès 2005, sa première certification comme Conseillère à la sécurité pour le transport de telles marchandises. Elle s'en occupait de façon ponctuelle jusqu'au jour où l'augmentation du volume de marchandises dangereuses transportées par Dachser a rendu son expertise incontournable. Depuis 2008, elle travaille exclusivement dans son domaine de prédilection.



« Au fil du temps, le transport de matières dangereuses a connu un essor fulgurant. Outre l'Allemagne, nous gérons les pays des régions EMEA (Europe, Moyen-Orient, Afrique), Amérique (Amérique du Nord et du Sud) et Asie-Pacifique au sein de la BU Air & Sea Logistics », précise Christina Schloh.

De ce fait, elle relève des défis nettement plus ardues car tous ces pays ont des exigences spécifiques en matière de transport de marchandises dangereuses. L'Allemagne est à la pointe mais les États-Unis sont également dotés d'un cadre réglementaire très différencié. La mission de Christina Schloh est très délicate. Elle coordonne les Conseillers à la sécurité du transport des marchandises dangereuses des différents pays pour garantir le respect des directives nationales. Presque toutes les filiales étrangères de Dachser disposent d'une certification IATA et doivent se conformer aux prescriptions associées, et notamment disposer d'un personnel qualifié. « Nous formons actuellement un réseau de 45 Dangerous Goods Safety Advisors, soit une à deux personnes par pays en charge des marchandises dangereuses dans le fret aérien et maritime et des éventuelles directives nationales », explique Christina Schloh. Les collaborateurs d'Air & Sea communiquent entre eux, mais également de façon régulière avec l'organisation chargée des marchandises dangereuses au sein de Dachser Road Logistics. « Une part croissante des envois de fret aérien et maritime en pré- et post-acheminement passe aussi par notre réseau de transport routier », poursuit-elle.

Communiquer pour éviter les accidents

Depuis l'agence Dachser de Hambourg, elle entre chaque jour en contact avec des collègues d'Allemagne et d'autres pays allant de l'Afrique du Sud à Taïwan, le plus souvent en anglais. « Je décide de la façon dont les prescriptions internationales doivent être appliquées », indique l'experte en marchandises dangereuses. « Dans ce cadre, nous regardons comment affiner et uniformiser encore plus les processus. »

Pour ce faire, Christina Schloh mise sur la communication et la collaboration. « Je ne veux pas que les gens aient peur de parler de marchandises dangereuses mais qu'ils soient au contraire contents de nous voir. En fin de compte, il s'agit de comprendre des réglementations complexes, de les mettre en œuvre ensemble et de faciliter la vie des collaborateurs », explique-t-elle.

Une passion chaque jour renouvelée

Ce qui lui plaît le plus dans son travail, c'est d'échanger et de travailler en réseau. « Ces 22 ans parlent d'eux-mêmes. Si je n'étais pas satisfaite et heureuse dans mes fonctions chez Dachser, j'aurais cherché un autre défi », confie Christina Schloh. Pour elle, chaque jour est passionnant et unique.

Chez Dachser, on connaît bien cette femme engagée. Au sein de Dachser Air & Sea Logistics, elle a en effet joué un rôle prépondérant dans le développement de ce domaine particulier et exigeant de la logistique.



Experte en matières dangereuses et en sécurité au travail

Mais ce n'est pas ce qui compte le plus pour cette passionnée d'équitation, maman d'une fille. « Je trouve remarquable que Dachser m'ait donné la chance d'accéder à ce poste par le biais de formations, alors que je n'avais ni passé le bac ni poursuivi d'études supérieures. Je suis toujours aussi enthousiasmée par la vision globale sans préjugé du groupe et par son formidable esprit d'équipe », conclut-elle en remerciant Dachser une fois encore pour lui permettre d'exercer le métier de ses rêves.

Avec l'extension constante du réseau de fret aérien et maritime, elle est convaincue d'avoir encore de belles perspectives devant elle. L'intégration de nouveaux pays s'accompagne de nouvelles directives pour le transport de marchandises dangereuses et de nouveaux défis, exactement ce à quoi aspire Christina Schloh.

L. Becker



Avec l'aide du robot, le travail est moins pénible

Ein Roboter zum „Anziehen“

Déplacer des éléphants

Si l'automatisation des entrepôts progresse constamment, toutes les tâches pénibles n'ont pas été éliminées. Les marchandises doivent encore souvent être déchargées ou reconditionnées manuellement. Pour préserver la santé de ses collaborateurs et collaboratrices, Dachser a recours à une technique innovante.

Quelques clics sur le petit écran accroché à sa ceinture par un solide anneau en carbone suffisent à Patric Dandl, Deputy Shift Leader dans l'entrepôt Dachser de Langenau, près d'Ulm (Allemagne) pour faire le point : « Aujourd'hui, j'ai déjà transbordé deux éléphants », déclare-t-il en souriant. Les jours de pointe, il manipule jusqu'à 8000 kg. Patric Dandl n'a pourtant rien d'un gardien de zoo charriant quotidiennement des pachydermes de plusieurs tonnes. Il utilise un exosquelette de pointe qui facilite le levage de charges lourdes. Quand ils préparent les commandes, les collaborateurs de l'entrepôt alimentaire déplacent, en effet, des sacs de 25 kilos contenant, entre autres, des produits de boulangerie et des mélanges prêts à l'emploi. En une journée, ils manipulent jusqu'à 60 tonnes de marchandises, un effort considérable pour leur dos. « Cela ne pose pas de problème à nos collaboratrices et collaborateurs », indique Michael Trunk, Contract Logistics Manager Food Logistics au centre logistique d'Ulm, avant de préciser : « ...tant qu'ils sont jeunes ». Avec l'âge, les douleurs physiques ont tendance à apparaître et à perdurer. Pour remédier à ce problème, Dachser cherche depuis longtemps le moyen d'assister ses salariés dans les opérations manuelles parfois pénibles, encore indispensables dans les entrepôts.

L'entreprise s'est ainsi tournée vers la robotique moderne, prisée par la science-fiction, mais aussi par la médecine. Utilisées depuis longtemps dans le domaine médical, des ossatures extérieures aident les soignants à soulever et à déplacer les patients, et soulagent les médecins contraints de rester debout pendant des heures en salle d'opération. Ces structures sont également développées pour rendre leur mobilité aux personnes handicapées ou souffrant de faiblesse musculaire. Elles trouvent désormais de plus en plus d'utilisateurs dans le secteur industriel. →



L'intensité
de l'assistance
est réglable

Des combinaisons robotiques à enfiler

Après des essais concluants, Dachser a décidé de déployer, entre autres, dans son agence de Langenau des exosquelettes actifs utilisant l'intelligence artificielle, fournis par la société allemande German Bionic. Ces combinaisons robotiques se fixent comme un sac à dos avec des sangles situées au niveau de la poitrine et des cuisses.

Dachser avait déjà mené plusieurs projets pilotes en 2019 avec d'autres marques d'exosquelettes fonctionnant grâce à des ressorts mécaniques. Ces dispositifs passifs se contentent toutefois de déplacer les forces agissantes. Les exosquelettes actifs Cray X sont quant à eux dotés de moteurs alimentés par des batteries, qui aident l'utilisateur à soulever et à porter des objets lourds.

La combinaison robotique ne transforme pas pour autant les collaborateurs de Dachser en super-héros capables de soulever n'importe quelle charge sans effort, même si Patric Dandl grince un peu comme un robot. Le léger bourdonnement qu'il émet lorsqu'il déambule entre les hauts rayonnages de l'entrepôt est dû aux moteurs miniatures chargés d'amplifier ses mouvements. Lorsqu'il se penche pour attraper un sac sur une palette, l'exosquelette veille à ce qu'il ne courbe pas trop le dos. Quand il se redresse, l'appareil détecte son intention et l'aide à se relever.

L'opérateur peut déterminer lui-même l'intensité de l'assistance ergonomique apportée par l'exosquelette. « Réglé au maximum, l'appareil vous tire immédiatement à la verticale lorsqu'il sent que vous voulez vous redresser », indique Patric Dandl. « C'est trop brutal pour moi, mais je n'ai pas l'impression d'être téléguidé. »

Les muscles ne sont pas entièrement dispensés de travailler. Toutefois, soulever un poids de 30 kg avec une assistance demande à peu près autant d'efforts que pour soulever un poids de cinq kilos sans assistance. Cela soulage les lombaires, les épaules et les muscles du dos. Les disques intervertébraux étant moins sollicités, ce sont, à terme, des douleurs en moins.

« Comme il est de plus en plus difficile de recruter des jeunes dans les entrepôts, la moyenne d'âge du personnel est de plus en plus élevée. Nous souhaitons ainsi prévenir le surmenage et les accidents du travail. Cela évite aux collaborateurs d'adopter trop rapidement une mauvaise posture lorsqu'ils soulèvent des charges lourdes », explique Michael Trunk, Directeur de la logistique contractuelle.

Un outil plutôt cool

L'aspect « cool » de l'équipement est essentiel à ses yeux. Il permet d'éveiller l'intérêt des jeunes lors des salons de l'emploi et de la formation, car il est la preuve que les techniques modernes sont également présentes dans les entrepôts », poursuit-il, soulignant que les exosquelettes rendent le travail beaucoup plus attractif.

Des avantages que confirme Patric Dandl : « Le travail n'est pas forcément plus rapide, mais le dispositif apporte une aide qui se fait vraiment sentir à la fin de journée », déclare-t-il.

Selon Matthias Nitz, Deputy Warehouse Manager à Langenau, ces expériences favorisent l'acceptation des exosquelettes. Patric Dandl n'a eu aucun problème à s'adapter. « On s'habitue



Les exosquelettes aident à prévenir le surmenage et les accidents du travail. C'est une technologie d'avenir.

Michael Trunk, Contract Logistics Manager Food Logistics au centre logistique Dachser d'Ulm

”

vite à porter l'exosquelette », confie-t-il, même s'il lui faut changer de T-shirt plus souvent, car le sac à dos bien ajusté le fait transpirer davantage. La petite batterie de l'appareil peut toutefois fonctionner sans être rechargée pendant toute une journée.

L'inconvénient ? « L'appareil nous rend plus encombrants. Au début, on se cogne donc plus souvent », explique Patric Dandl. L'utilisation des exosquelettes exige une période d'adaptation. Avant de pouvoir travailler plusieurs heures d'affilée avec cette assistance motorisée, les collaborateurs de l'entrepôt doivent s'y habituer progressivement. Ils suivent à cet effet une formation intensive. Par ailleurs, le fabricant se rend régu-

lièrement sur site pour faciliter l'usage des exosquelettes et recueillir des données pour de futures améliorations.

À Langenau, deux exosquelettes sont actuellement affectés à la préparation des commandes et au reconditionnement des palettes. « Il est également prévu de les employer pour le déchargement des conteneurs », annonce Michael Trunk. Le dispositif étant utilisé par plusieurs collaborateurs, les réglages individuels sont enregistrés et peuvent être retrouvés à l'aide d'un code PIN. À la fin de la journée, l'utilisateur peut voir le nombre de kilos dont il a été délesté. « En fin de compte, cela fait pas mal d'éléphants », conclut Patric Dandl en souriant.

A. Heintze

Les exosquelettes actifs sont équipés de batteries, de commandes dotées de capteurs et de moteurs. Ils facilitent le travail de leurs utilisateurs en générant une force positive qui facilite les activités de levage répétitives, notamment dans les entrepôts. Les opérateurs peuvent alors concentrer leur propre énergie sur leurs missions essentielles.



L'exosquelette accompagne tous les mouvements

Échos du laboratoire du futur

Décarboner l'aviation

Dans le secteur aérien, les carburants d'aviation durables constituent à l'heure actuelle le meilleur moyen pour réduire sensiblement les émissions de CO₂ et de gaz à effet de serre (GES). Une technologie prometteuse mise à la disposition de tous grâce au mécanisme Book & Claim.

Le terme « carburant d'aviation durable », ou SAF pour Sustainable Aviation Fuels, désigne les kérosènes écoresponsables susceptibles d'alimenter, à priori sans restriction, les avions disponibles sur le marché. L'utilisation des SAF permettrait, à terme, d'éliminer presque entièrement les émissions de gaz à effet de serre (GES) produits par les avions. Dans le secteur aérien, outre l'amélioration de l'efficacité énergétique, les SAF apparaissent donc comme une technologie-clé pour atteindre l'objectif de zéro émission sur les vols long-courriers.

L'atteinte de cet objectif n'est cependant pas pour demain, les SAF étant utilisés aujourd'hui de façon isolée même si les efforts de R&D dans ce domaine se poursuivent de façon soutenue.

La compatibilité climatique des SAF repose sur le principe suivant : les émissions de GES générées par les réacteurs sont compensées par le procédé de fabrication du carburant. Les SAF sont produits à partir de matières premières végétales ou synthétiques qui captent du dioxyde de carbone de l'atmosphère par des processus biologiques ou artificiels. La réduction des émissions de GES par rapport à un carburant fossile classique correspond à la quantité de CO₂ ainsi capté. Le cycle du carbone est donc fermé.

L'ampleur des réductions actuelles et futures des émissions de GES dépend de divers aspects technologiques. À l'heure actuelle, les SAF homologués pour la plupart des aéronefs ne peuvent, pour des raisons techniques, être mélangés à du kérosène classique qu'à hauteur de 50 % maximum. Le poten-

tiel d'économie est donc divisé par deux. C'est pourquoi divers projets de recherche et d'essais en cours visent à augmenter cette proportion dans les années à venir.

Du déchet au carburant

Les SAF actuellement les plus utilisés sont produits à base d'huile végétale, de déchets et de lipides, qui sont transformés en hydrocarbures à la suite d'une réaction catalytique avec de l'hydrogène. Ces carburants dits HEFA (Hydroprocessed Esters and Fatty Acids) s'appuient sur un procédé de fabrication et des matières premières comparables aux biodiesels HVO (Hydrogenated Vegetable Oils) destinés aux camions et aux locomotives. Pour garantir leur durabilité, leurs producteurs doivent respecter les dispositions relatives aux biocarburants avancés de la directive européenne sur les énergies renouvelables (RED II), qui stipule que les huiles issues de plantes alimentaires doivent être proscrites au profit des huiles usagées et des huiles issues de déchets animaux et végétaux. Les principaux producteurs européens de SAF, comme Neste, affirment se conformer à ces règles. La production de biomasse générant des émissions résiduelles de gaz à effet de serre, la réduction potentielle de GES induite par le SAF HEFA est de 50 à 80 % par rapport au kérosène classique, dans l'hypothèse d'un carburant composé à 100 % de SAF. Avec ce SAF, le coût par tonne d'équivalent carbone (CO₂e) économisée est de 800 à 1000 euros, hors subvention publique.

À l'avenir, des procédés avancés tels que le BtL (biomass-to-liquids) seront de plus en plus utilisés pour transformer la biomasse en SAF. Ces procédés qui permettent de produire du biocarburant à partir de divers résidus de l'industrie du bois et de la sylviculture pourraient entraîner une réduction de 60 à 90 % des émissions de GES. Leur coût, encore 25 % supérieur à celui de l'HEFA, limite cependant leur exploitation. Néanmoins, au vu des volumes de SAF requis à l'avenir, cette méthode de production a sans doute de beaux jours devant elle.

Le cadre réglementaire

Outre la biomasse, les énergies renouvelables devraient également permettre de produire un nouveau SAF Power to Liquid (PtL). L'électricité verte est, en effet, utilisée pour extraire l'hydrogène de l'eau par électrolyse. Cet hydrogène est ensuite synthétisé avec du carbone issu du CO₂ provenant de la biomasse ou capté directement dans l'air. Les chaînes d'hydrocarbures ainsi créés présentent des propriétés similaires à



Les carburants durables permettent de réduire les émissions de CO₂ des avions

celles du kérosène. La technologie PtL permet d'éliminer presque complètement les émissions de GES. Cependant, le SAF PtL coûte encore nettement plus cher que le SAF HEFA et n'est produit qu'à petite échelle.

La réglementation de l'UE prévoit d'augmenter progressivement la part des SAF dans le ravitaillement en carburant des aéroports européens au cours des prochaines années. Actuellement de moins de 1 %, cette part doit passer à 2 % d'ici à 2025, puis progressivement à 63 % d'ici à 2050, conformément au projet de règlement ReFuelEU Aviation. La part du PtL dans les SAF devrait atteindre environ 0,7 % en 2030, 8 % en 2040 et 28 % en 2050. Au vu des objectifs de l'UE, qui incluent aussi bien la biomasse que les procédés PtL, il ne faut toutefois pas s'attendre à un emploi significatif de SAF dans le trafic aérien européen avant 2040.

L'approche Book & Claim

Les particuliers et les entreprises qui souhaitent, dès à présent, contribuer à augmenter la part des SAF dans le transport aérien de personnes

comme de marchandises peuvent, moyennant un supplément, réserver des vols alimentés au SAF. En réalité, pour des raisons économiques et organisationnelles, les SAF ne sont pas toujours utilisés pour effectuer les vols en question. En fait, l'achat d'un certificat SAF déclenche l'injection de SAF dans le système de ravitaillement d'une compagnie aérienne ou d'un aéroport. Une procédure de contrôle agréée garantit que la réduction des émissions de GES due aux SAF est bien réelle et qu'elle est comptabilisée dans l'empreinte climatique d'une seule compagnie aérienne et d'un seul client.

Également appelé « insetting », ce process est comparable à celui qui régit le marché de l'électricité renouvelable et les garanties d'origine qui certifient au client final qu'une part ou une quantité déterminée de l'énergie qu'il achète a bien été produite à partir de sources renouvelables.

Dachser adoptera l'approche Book & Claim pour lancer avec ses clients, dès 2023, ses premiers projets de SAF.

Andre Kranke, Head of Corporate Research & Development, Dachser

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

Compétences réseau

De g. à d. : Burkhard Eling (CEO Dachser),
Markus Lechner (General Manager kasasi),
Stefan Hohm (CDO Dachser)



La digitalisation s'accélère

Avec la prise de participation majoritaire au capital du fournisseur de logiciels kasasi GmbH, Dachser renforce son expertise dans le domaine de la télématique, de la connectivité, de l'intelligence artificielle (IA) et de l'Internet des objets (IdO).

Depuis sa création en 2009, kasasi développe sur son site de Kempten, en Bavière, des logiciels innovants qui optimisent et rendent transparents les processus de transport routiers, ferroviaires, fluviaux et maritimes. « kasasi est un fournisseur d'applications de connectivité et d'IdO très novatrices qui renforcent de manière ciblée nos propres compétences numériques », explique Stefan Hohm, Chief Development Officer (CDO) et membre de l'Executive Board de Dachser. « La plateforme de kasasi agrège les données des 8500 caisses mobiles et des 5000 remorques du Groupe aux données d'envoi et de planification de Domino, notre système central d'exploitation du transport. L'association intelligente et l'analyse de ces données nous ouvrent de toutes nouvelles possibilités dans la planification du transport, le calcul des heures d'arrivée, le suivi et la gestion des envois. »

Continuer sur la voie du succès

« Avec Dachser comme actionnaire majoritaire, nous pourrions pérenniser notre succès et nous concentrer sur la création de logiciels pionniers dédiés au transport et à la logistique », déclare Markus Lechner, directeur général de kasasi GmbH, qui a travaillé plusieurs années chez Dachser avant de fonder sa start-up. « Avec des technologies numériques appropriées, nous pouvons encore améliorer notre efficacité, associer étroitement nos partenaires à nos processus et transporter davantage de marchandises grâce à l'espace de chargement disponible. La transparence accrue améliore la programmation et réduit les temps de réaction en cas de perturbations des chaînes logistiques », explique Burkhard Eling, CEO de Dachser, pour illustrer l'importance décisive de la digitalisation pour son Groupe et pour ses clients.

Trois sites stratégiques pour développer l'électromobilité

Sur ses « sites stratégiques d'e-mobilité » de Fribourg, d'Hambourg et de Malsch, près de Karlsruhe, le prestataire de services logistiques étudie et teste l'utilisation de technologies décarbonées ainsi que la gestion intelligente de l'énergie et de la charge. L'objectif à long terme est d'augmenter le nombre de véhicules à bilan carbone neutre sur le réseau européen de Dachser et d'atteindre zéro émission nette de gaz à effet de serre.

« Nous prévoyons que le transport routier de marchandises dans l'Union Européenne s'orientera, dans les années à venir, vers des camions dotés de moteurs à émissions nulles, qu'ils soient électriques rechargeables ou à pile à combustible à hydrogène, selon le scénario de déploiement. Grâce à nos activités de recherche et d'innovation, nous nous préparons déjà à cette transformation profonde du secteur du transport et de la logistique », déclare Alexander Tonn, COO Road Logistics chez Dachser. « D'ici là, il reste toutefois un certain nombre de défis à relever, notamment l'autonomie des véhicules, la présence de bornes de recharge rapide sur les autoroutes et la mise à disposition, par les services publics, de l'infrastructure électrique nécessaire à nos sites. »



Une desserte propre des centres-villes



Andreas Fritsch est un logisticien expérimenté

Andreas Fritsch, nouveau Managing Director European Logistics Germany

À partir du 1^{er} janvier 2023, Andreas Fritsch assurera, en tant que Managing Director European Logistics Germany, la direction et le développement des activités Transport et Stockage des biens industriels de Dachser Allemagne.

Ce responsable expérimenté du centre logistique de Westphalie orientale-Lippe, basé à Bad Salzuffen, près de Bielefeld, succède ainsi à Alexander Tonn, devenu COO Road Logistics du groupe. Chargé de la Business Line European Logistics en Allemagne depuis 2017, Alexander Tonn est également membre de l'Executive Board de Dachser depuis début 2021.

General Manager chevronné, Andreas Fritsch, qui a gravi presque tous les échelons hiérarchiques au sein de Dachser, peut s'enorgueillir d'une carrière exemplaire de plus de 40 ans.

En tant que Managing Director European Logistics Germany, Andreas Fritsch s'engage à conforter la croissance à forte valeur ajoutée que connaît depuis de nombreuses années la Business Line European Logistics sur le marché allemand, tout en pérennisant, au cœur de son unité opérationnelle, la digitalisation, la protection du climat et le recrutement de personnel qualifié.

Croissance durable en Pologne

Dachser étend son réseau en Pologne avec l'ouverture d'une nouvelle agence, début octobre, à Toruń, dans le nord du pays. D'une superficie totale de 2500 m², elle comprend un bâtiment de bureaux sur deux étages d'environ 482 m², un terminal et un entrepôt de classe A. Répondant à des critères de durabilité exigeants, elle s'est vu attribuer la certification BREEAM (référentiel international pour l'évaluation des aspects écologiques et socioculturels des bâtiments) avec la mention « Très bien ».



Lancement solennel à Toruń

Extension des capacités en Autriche

Dachser a investi 4,3 millions d'euros dans l'extension de son entrepôt de Horsching, près de Linz (Autriche). Cette surface de 5640 m² dédiée au stockage et à la logistique offre 10 500 emplacements de palettes supplémentaires en plus des 20 000 existants. Leur mise en service est intervenue en novembre 2022.



La Hongrie au cœur de l'Europe

Leader du secteur de la logistique en Hongrie, Liegl & Dachser joue un rôle croissant dans le transport et le stockage des marchandises réfrigérées et sous température non dirigée au sein du pays et de l'Europe tout entière. Dans le contexte économique et politique mondial actuel, la qualité et la fiabilité de la logistique agroalimentaire sont plus que jamais essentiels.

Selon le dicton populaire, l'appétit vient en mangeant. En Hongrie, cette expression culinaire cache des chiffres impressionnants : ainsi, selon de récentes études de marché, le montant des ventes de produits alimentaires devrait passer de 13,31 milliards d'euros en 2022 à 18,34 milliards d'euros en 2027, soit une progression annuelle de 6,62 %. Des perspectives aussi ambitieuses nécessitent une logistique alimentaire particulièrement performante. Fondée en Hongrie en 1999 sous forme d'une joint-venture, Liegl & Dachser s'est d'abord forgé une solide réputation grâce à ses solutions de transport et de logistique avant d'intégrer la logistique alimentaire dans ses domaines d'activité, en →

Beauté classique :
le grand marché
couvert de Budapest

2008. « Dès le début, les pratiques éprouvées de Dachser en matière de performance, de qualité et d'IT nous ont permis, en Hongrie, de convaincre les principaux fabricants et distributeurs européens de produits alimentaires d'utiliser nos solutions logistiques », explique Alfred Miller, Managing Director, Dachser Food Logistics. C'est ainsi que Liegl & Dachser développe, depuis 14 ans, toutes sortes de solutions de logistique adaptées aux exigences de ses clients nationaux et européens.

Les produits frais en ligne de mire

Dans le secteur alimentaire, Liegl & Dachser se concentre actuellement sur les produits carnés et laitiers ainsi que sur les produits primaires du segment non réfrigéré. En 2021, environ 120 000 tonnes d'envois de produits alimentaires ont été acheminés. L'entreprise s'appuie à cet effet sur le centre de distribution de Budapest et sur deux sites assurant les transports d'approvisionnement et de distribution, ainsi qu'un entrepôt multi-utilisateurs avec 33 800 m² de surface d'entreposage soit 32 000 emplacements de palettes.

Outre l'entreposage et le transport, l'offre est complétée par une large gamme de services à valeur ajoutée comme le co-packing et l'étiquetage. Une étroite collaboration a ainsi été mise en place avec un client du secteur de l'alimentation animale à l'issue du processus de fabrication : la marchandise produite est conditionnée dans des emballages à l'aide de machines. Parmi les autres prestations assurées figurent le dédouanement et la gestion du « système électronique de fret routier » (EKAER) spécifique à la Hongrie. Ces services sont particulièrement importants pour les importations et les exportations réalisées au sein du European Food Network, qui relie Liegl & Dachser à 33 pays européens. Les liaisons quotidiennes depuis l'Allemagne et les marchés européens et les expéditions de marchandises programmées avec précision depuis la Hongrie sont gérées par l'agence allemande de Neufahrn, près de Munich.

« Avec notre centre logistique de Budapest, nous avons créé une base importante pour poursuivre notre croissance sur les marchés hongrois et européen », explique Tamás Horváth, Branch Manager Liegl & Dachser Food Logistics Budapest. Mis en service en 2017, le site est directement relié à l'agglomération de la capitale et au réseau de transport européen par l'autoroute M0. La distribution en Hongrie s'effectue en 24 heures, et la livraison aux commerces alimentaires de détail s'effectue en une seule étape depuis Budapest. « Grâce à notre situation extrêmement favorable et à l'extension de notre surface opérationnelle, nous disposons de conditions optimales pour la manutention et le stockage de produits alimentaires sous température dirigée ou non dirigée. Nous sommes ainsi en mesure d'offrir à nos clients de la filière agro-alimentaire, du commerce et de l'export une excellente qualité et un service défiant toute concurrence », poursuit Tamás Horváth. Dans ce cadre, le suivi et le traçage continus ainsi que les archives numériques pour les justificatifs de livraison remis aux clients lui semblent particulièrement importants.



Une efficacité reconnue sur des marchés dynamiques

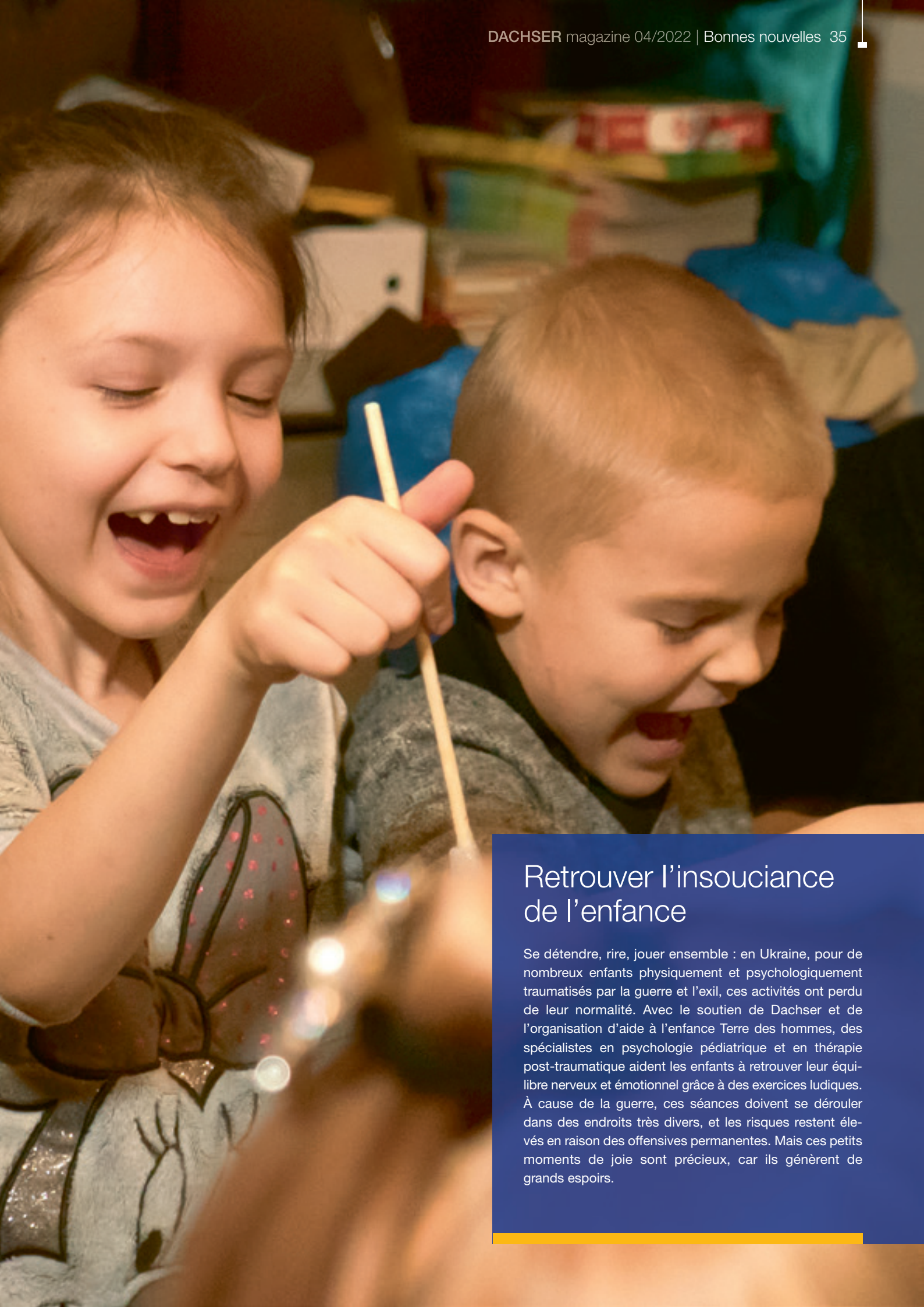
Avec le durcissement des conditions de marché, la qualité et le service sont toujours plus déterminants, souligne Tamás Horváth. Actuellement, le marché laitier enregistre des hausses de prix considérables, toutefois un peu moins importantes en Hongrie que sur les marchés étrangers. « On en vient petit à petit à considérer les produits laitiers comme un luxe », constate Tamás Horváth. C'est pourquoi il lui semble d'autant plus important d'être au service des clients avec le plus d'efficacité et de fiabilité possible grâce à des pratiques logistiques éprouvées.

« Nous visons un développement constant, tant au niveau administratif qu'opérationnel », conclut Tamás Horváth. Pour ce faire, l'entreprise s'appuie sur des processus bien rodés, conformes aux standards IFS (International Featured Standards Higher Level), aux principes HACCP et à la certification ISO 9001, ce qui ne l'empêche pas d'être régulièrement soumise à des contrôles et à des réajustements.

« Nous tirons la force de nos processus de standards harmonisés, adaptables en fonction des exigences de nos clients », explique Alfred Miller. Les systèmes informatiques internes pour le transport et l'entreposage, Dachser eLogistics, le portail en ligne destiné à la gestion des missions logistiques, jouent un rôle décisif, tout comme les outils mobiles et les ordinateurs de poche innovants qui facilitent le travail des collaborateurs en matière de manutention, d'entreposage et de conduite.

Selon Alfred Miller, l'expérience opérationnelle éprouvée de Dachser permet d'être bien plus efficace face à la pression sur les prix. « Nous réduisons par exemple les passages à quai grâce à des solutions de groupage personnalisées et accélérons ainsi le traitement des arrivages », poursuit-il. « Des processus documentés, une gestion automatique des températures associée à une technique de réfrigération moderne, un traçage des lots et un système de gestion de la qualité certifié assurent une transparence accrue et une sécurité alimentaire optimale. Ces facteurs sont et restent déterminants sur le marché en plein essor de la logistique alimentaire. »

M. Gelink



Retrouver l'insouciance de l'enfance

Se détendre, rire, jouer ensemble : en Ukraine, pour de nombreux enfants physiquement et psychologiquement traumatisés par la guerre et l'exil, ces activités ont perdu de leur normalité. Avec le soutien de Dachser et de l'organisation d'aide à l'enfance Terre des hommes, des spécialistes en psychologie pédiatrique et en thérapie post-traumatique aident les enfants à retrouver leur équilibre nerveux et émotionnel grâce à des exercices ludiques. À cause de la guerre, ces séances doivent se dérouler dans des endroits très divers, et les risques restent élevés en raison des offensives permanentes. Mais ces petits moments de joie sont précieux, car ils génèrent de grands espoirs.

La logistique dans son élément.

DACHSER Chem Logistics

Vos avantages avec DACHSER Chem Logistics :

- Des solutions standardisées, une expertise spécialisée dans le transport et la logistique de marchandises dangereuses
- Un accès à notre réseau mondial
- Une transparence totale grâce à des systèmes informatiques innovants
- Des normes élevées de sécurité et de qualité pour l'industrie chimique, évaluées selon le SQAS
- Une équipe de conseillers à la sécurité pour vos marchandises dangereuses
- Des relations étroites avec les fédérations représentatives de la Chimie en France, en Allemagne et autres pays d'Europe