Édition 3/2021

DACHSER magazine

UN MONDE DE LOGISTIQUE INTELLIGENTE

Des chaînes logistiques repensées

Lorsque la croissance se heurte à la pénurie de capacités

La victoire de l'intelligence

De l'utilisation du feu à l'exploitation des mégadonnées, l'Homo Sapiens ne cesse d'apprendre et son cerveau s'adapte à de nombreux défis s'il est bien entraîné.

51 000 ans

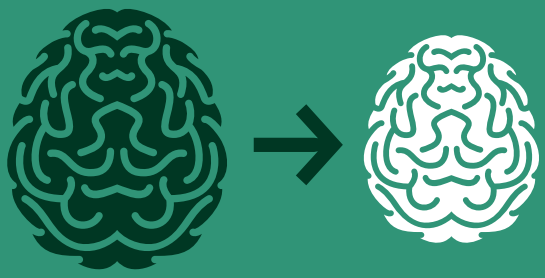
C'est l'âge de l'os gravé d'un cerf géant récemment découvert en Allemagne dans une grotte de Basse-Saxe. Pour les scientifiques, il montre que le premier à maîtriser des compétences élémentaires n'était pas l'Homo Sapiens, mais son prédécesseur, l'homme de Néandertal.

215 000 téraoctets

telle est la quantité de mémoire que l'on peut stocker de manière durable dans un gramme d'ADN synthétique. Des bio-informaticiens de l'université newyorkaise de Columbia pensent ainsi pouvoir obtenir la plus grande densité de stockage de données jamais atteinte.

1 350 cm^3

tel est le volume moyen du cerveau de l'Homme moderne. Or, des pièces de l'âge de pierre découvertes en Europe attestent d'un cerveau d'environ 1 500 cm^3. Les chercheurs supposent donc que la perte de masse cérébrale est liée à la sédentarisation, qui a simplifié de nombreux problèmes du quotidien et moins sollicité l'intelligence.



40 secondes

c'est le temps qu'il faut au minimum à un employé pour répondre à un message numérique (envoyé par mail, WhatsApp, etc.). Mais une série d'études montrent qu'une vigilance constante n'est pas bonne pour le cerveau car la capacité à se concentrer diminue et l'on se laisse plus facilement distraire.

230

tel est le quotient intellectuel du mathématicien australien Terence Tao. Il est considéré comme l'homme le plus intelligent au monde. Mais les résultats de mesure deviennent très imprécis à partir d'un QI de 160. Cela vaut aussi pour les valeurs calculées post-mortem. Selon ces calculs, Goethe et Léonard de Vinci auraient eu un QI (respectivement) de 210 et 220.

MESSAGE FROM THE CEO

Chère lectrice, cher lecteur,

en cette fin d'été, de jeunes gens intègrent notre groupe pour débuter une formation ou des études et ainsi trouver leur voie dans le monde fascinant de la logistique. Je découvre des talents à l'esprit vif, curieux de tout et extrêmement motivés se passionner pour leurs nouvelles missions et le travail d'équipe.

L'observation de nos jeunes collègues confirme chez moi l'idée qu'en dépit des avancées technologiques et de la digitalisation de nos processus, ce sont en définitive les êtres humains qui donnent vie à la logistique. Ce sont eux qui garantissent la qualité et contribuent jour après jour à assurer le niveau de performance que nous entendons proposer.

Restons donc vigilants face à la pénurie latente de personnes qualifiées toujours plus manifeste dans la logistique alors que l'économie repart après la pandémie. Nous sommes de ce fait plus que jamais mis au défi d'offrir encore et toujours des emplois attrayants, sûrs et durables. Nous nous fondons dans ce cadre sur nos valeurs incarnées au quotidien, lesquelles valorisent et favorisent l'engagement personnel. C'est ainsi que naît l'esprit d'équipe si particulier qui anime Dachser.

On ne saurait jamais assez souligner la motivation à faire bouger les choses ensemble au quotidien, et ce, d'autant plus dans ces périodes difficiles.

Cordialement,
Burkhard Eling, CEO de Dachser

Dossier

06 **Chaînes logistiques :** Lorsque la croissance se heurte à la pénurie de capacités

Forum

12 **Hommes & marchés :** Tourisme spatial ; pauses pour apprendre plus vite ; et bataille du bois

14 **Essai :** Vous pouvez me mettre ça par écrit ? Réflexions sur l'écriture

Compétences

16 **DACHSER Chem Logistics :** Un lien très fort – Logistique pour les spécialistes des adhésifs

20 **Interview :** Le CDO de Dachser Stefan Hohm s'exprime sur la nouvelle Executive Unit « IT & Development »

22 **Échos du laboratoire du futur :** L'électricité verte, technologie clé

24 **Logistique européenne :** Un processus propre – Distribution d'appareils de nettoyage professionnels

28 **Perspectives en logistique :** Accéder aux responsabilités

Réseau

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

32 **Projet cargo :** De la Pologne à Haïfa, des colosses d'acier en Méditerranée

Bonnes nouvelles

35 **Priorité à la sécurité routière :** Système d'aide au virage pour le camionnage

Abonnez-vous en un clic à notre eLetter !

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

DACHSER magazine

Éditeur : DACHSER SE, Thomas-Dachser-Str. 2, D–87439 Kempten, Internet : www.dachser.com **Directeur de la publication :** Dr. Andreas Froschmayer **Rédacteur en chef :** Christian Auchter, tél. : +49 831 5916-1426, fax : +49 831 5916-8-1426, e-mail : christian.auchter@dachser.com **Comité de rédaction :** Theresia Gläser, Annette Rausch, Christian Weber **Vente :** 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, 5, 6, 7, 8, 10, 12, 13, 14, 15, 22, 23, 31), Sebastian Grenzing (p. 4, 5, 18, 28, 29), KLEBCHEMIE (p. 16, 17, 19), Nilfisk (p. 24, 25, 26, 27), ICL (p. 32, 33, 34) **Illustration :** Ralph Zimmermann (p. 12, 13, 14, 15) **Impression :** Holzer Druck und Medien Druckerei und Zeitungsverlag GmbH, Fridolin-Holzer-Str. 22-24, D–88171 Weiler im Allgäu Tirage : 32 000 ex./62ème 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.

FSC www.fsc.org MIXTE Papier issu de sources responsables FSC® C051146

Climatiquement neutre
Imprimé
ClimatePartner.com/11886-2107-1011

CROSSDOCKING

Ensemble pour un avenir meilleur

Anjali, jeune fille d'Inde, appartient à l'une des communautés les plus défavorisées de la population de ce pays. Dachser lui offre l'opportunité d'une vie meilleure grâce à sa collaboration avec l'organisation internationale d'aide à l'enfance Terre des Hommes.

https://bit.ly/Dachser-terre-des-hommes-Anjali

Un partenariat réussi

En s'adaptant avec souplesse aux besoins de son client « Forever Living Products », Dachser Morocco favorise la croissance de cette société spécialisée dans les produits cosmétiques.

https://bit.ly/Dachser-Morocco-Forever-Living-Products

Extension de l'agence de Willebroek

Depuis la première implantation de Dachser sur le marché logistique belge en 1975, les activités de groupage européen ne cessent de croître. Dachser agrandit aujourd'hui son agence de Willebroek.

https://bit.ly/Dachser-agrandit-Willebroek

Dachser Morocco renforce sa collaboration avec l'enseignement supérieur

Cette année marque le renforcement de la collaboration avec l'Université Al Akhawayn pour encore mieux accompagner les jeunes talents.

https://bit.ly/Dachser-partenariat-Al-Akhawayn

Des chaînes logistiques repensées

La relance s'annonce. Cependant, la pandémie qui se poursuit et les difficultés d'approvisionnement en matériaux s'opposent à la forte augmentation de la demande. Pour les chaînes logistiques et les réseaux mondiaux, c'est un défi et une mise à l'épreuve historiques. Mais l'arrêt complet de la mondialisation n'est pas une solution envisageable.

C'est un peu comme le brossage quotidien des dents : on n'a pas vraiment besoin d'y penser, cela semble évident. Il en va de même de nos chaînes logistiques dans notre économie largement mondialisée. Dans le cadre d'une production axée sur la demande, dans l'idéal en flux tendus, où les produits primaires et les produits finis doivent atteindre leurs destinataires, les réseaux logistiques mondiaux assurent leur mission à l'aide de chaînes d'approvisionnement gérées de manière très précise et entièrement numérisée, mais aussi grâce à des personnes qui manipulent avec professionnalisme des marchandises de toutes sortes. En temps « normal », cela se passe aussi harmonieusement et discrètement que possible, suivant les mécanismes de contrôle propres de l'entreprise et les attentes de ses clients. C'est aussi naturel que le brossage quotidien des dents.

Mais la pandémie a ébranlé de nombreuses certitudes. Les chaînes logistiques mondiales ne cessent de subir des perturbations aux causes multiples : l'échouement du porte-conteneurs géant « Ever Given » dans le canal de Suez, à l'origine d'un gigantesque embouteillage sur l'une des plus grandes artères du commerce mondial ; les ports internationaux de Chine et d'Amérique du Sud contraints de réduire leur capacité en raison du coronavirus ou de grèves ; et aussi les intempéries au Sri Lanka et l'engorgement des ports australiens qui ont fait s'enrayer les chaînes logistiques dans la région Asie-Pacifique ; ou encore la soif de consommation refoulée aux États-Unis, qui a conduit à des volumes d'importation record et à une pénurie de capacités de transport par camion pour la distribution à la suite du plan de relance de plusieurs milliards de dollars.

Et comme si cela ne suffisait pas, la crise des puces fait maintenant les gros titres. Véritable catalyseur de la transformation numérique, le coronavirus empêche les fabricants de semi-conducteurs de suivre le rythme. Les conséquences sont graves : Dans des industries clés, comme l'automobile ou la construction mécanique, la production est bloquée. Les constructeurs doivent compter sur la patience de leurs clients et parfois stopper les chaînes de production.

Un essor qui crée des pénuries

En 2021, goulets d'étranglement et pénurie de matériaux sont les « sujets brûlants » dans l'industrie, et les causes en sont multiples. L'essentiel toutefois pour les acteurs concernés, c'est que ces obstacles ne sont pas le signe d'une crise mais au contraire d'une reprise économique tant attendue. Pour les économistes de l'Institut ifo, les difficultés sur le plan des capacités et des matériaux n'ont rien d'anormal. Lors de la reprise qui a suivi la crise →

La logistique assure le bon fonctionnement des chaînes d'approvisionnement

Contrer les goulets d'étranglement grâce à la digitalisation : l'outil d'analyse prédictive de Dachser prévoit les quantités de marchandises arrivant dans une agence par voie routière jusqu'à 25 semaines à l'avance. L'analyse remonte jusqu'en 2011 et reconnaît les schémas saisonniers si importants dans le transport terrestre. Pour encore mieux anticiper les tendances, les indices conjoncturels les plus divers ont été intégrés.

financière de 2011, les nouvelles commandes n'ont pu être honorées dans 19 % des cas à cause de la pénurie de matériaux. Au cœur de la crise du coronavirus, un déficit de 64 % entrave la reprise de l'économie – signe certain pour les économistes que les effets de la pandémie se feront sentir encore longtemps.

« Les prix d'achat qui ont en partie fortement augmenté posent également un problème », déclare Klaus Wohlrabe, du centre de macroéconomie et des enquêtes à Munich. « Pour l'instant, les fabricants répondent encore à la demande grâce à leurs stocks de produits finis. Mais ces derniers fondent désormais à vue d'œil. »

Pour les entreprises de logistique, cela signifie une chose : elles sont plus indispensables que jamais et recherchées en tant que partenaires et prestataires de solutions. Sans elles en effet, la reprise dans les conditions actuelles est impossible. Le retour à la normale nécessite un réseau robuste et équilibré qui, comme chez Dachser, demeure à tout moment performant et contrôlable, même en période de pandémie. Jour après jour ce réseau doit démontrer son « importance systémique ». Dachser est prêt pour la reprise : « Les effets de la compensation économique se reflètent directement dans le taux d'utilisation du réseau Dachser en termes de volumes. Les gros efforts et l'engagement de nos collaborateurs pour garantir la fiabilité et la performance des réseaux s'avèrent aujourd'hui payants. Dachser est considéré comme un facteur de stabilité sur le marché », note le CEO de Dachser, Burkhard Eling.

Carnets de commande pleins, tarifs de fret élevés

Le conteneur maritime est le symbole des chaînes logistiques mondiales. Dans le domaine du fret maritime, le manque de capacités en termes de conteneurs dans les ports européens, où les retards sont désormais la règle, se fait cruellement sentir. Une lueur d'espoir pointe toutefois à l'horizon. « Il faut attendre de voir comment évoluent les difficultés d'expédition liées à la pandémie sur mer, dans les ports ou l'arrière-pays, et combien de temps il faudra pour résorber les commandes en souffrance », estime Edoardo Podestà, COO Air & Sea Logistics chez Dachser. Les armateurs s'attendent à ce que toutes les routes commerciales soient complètement saturées au moins jusqu'à la fin de l'année. « Après les perturbations de ces derniers mois, nous connaissons une demande très élevée en biens de consommation, stimulée par le plan d'aide économique américain et également par la reprise économique en Europe », ajoute Edoardo Podestà. « À cela s'ajoute une forte demande en meubles et matériel de construction et rénovation. L'industrie automobile se redresse elle aussi après les sévères revers des deux dernières années – ce qui entraîne une forte demande de transport de pièces automobiles. »

Dans le même temps, les tarifs élevés du fret maritime rendent le fret aérien plus attractif. Alors qu'il était environ douze fois plus cher que le fret maritime avant la crise, il ne lui était « plus que » six fois supérieur en mai 2021. Au premier semestre, Dachser a déjà organisé plus de 100 activités de charter, desservant régulièrement 12 aéroports de départ et 15 aéroports d'arrivée différents.

Au vu de la pénurie de capacités sur les porte-conteneurs et dans le ventre des avions (« belly freight » de la soute passagers), le CEO de Dachser Burkhard Eling ne s'attend pas à ce que la situation se détende de façon significative au second semestre 2021, ce qui se traduira à son avis par des tarifs de fret encore élevés, avec forcément des répercussions sur l'évolution des prix des marchandises et aussi ceux des services logistiques.

Le flux de matières est essentiel dans le processus de production

Palettes sous pression

Les effets de la compensation économique se traduisent directement dans l'utilisation des capacités au sein du réseau de Dachser, en particulier du réseau Road Logistics. « Dans les transports routiers, les besoins en espace de chargement et donc en conducteurs ont fortement augmenté », rapporte Alexander Tonn, COO Road Logistics. Dachser a réagi aux goulets d'étranglement par différentes mesures, par exemple en se concentrant sur la planification des transports ou en mettant sur pied une « équipe ad hoc » constituée de conducteurs ayant suivi une excellente formation. Néanmoins, la situation dans les transports sur le réseau routier européen reste tendue. « Les temps d'attente dans les entrepôts logistiques ont augmenté de manière significative, notamment en raison de l'augmentation de la part B2C, ce qui nuit à l'efficacité, rend les processus de notification préalable plus complexes et grève les coûts », explique Alexander Tonn. Ce dernier est préoccupé par le prix actuel élevé du bois, qui se répercute de façon drastique sur le prix des palettes et empêche les prestataires de services d'emballage de fournir des palettes en quantité et qualité suffisantes.

Pour le CEO de Dachser Burkhard Eling, un réseau robuste et équilibré a un rôle clé à jouer dans cette situation de reprise très particulière. « Tous les clients subissent une pression énorme à cause de la pénurie de marchandises liée à la pandémie. Soit ils les stockent jusqu'à une date ultérieure plus favorable, soit ils essaient de les mettre sur le marché grâce à des promotions spéciales. Pour la logis-

Le réseau Dachser défie la crise

« Les gros efforts et l'engagement de nos collaborateurs pour garantir la fiabilité et la performance des réseaux s'avèrent aujourd'hui payants. Dachser est considéré comme un facteur de stabilité sur le marché ».

Burkhard Eling, CEO de Dachser

tique, cela signifie que la qualité devient un aspect encore plus important de compétitivité », affirme Burkhard Eling. Pour soutenir ses clients, Dachser propose au sein de son organisation en réseau une gestion flexible qui permet de raccourcir les délais de mise sur le marché et de favoriser les nouveaux modèles économiques associés grâce à des solutions sur mesure adaptées.

Le repli n'est pas la solution

Lorsque les modèles économiques changent, on se demande souvent s'il ne faudrait pas inverser le sens de la roue de la mondialisation et verrouiller les marchés pour les protéger des risques extérieurs. Les économistes de l'Institut ifo sont toutefois clairement opposés à un rapatriement général de la production et à l'intervention de l'État dans les chaînes logistiques. « Un rapatriement entraînerait d'énormes pertes de revenus », a prévenu la professeure Lisandra Flach, directrice du centre du commerce extérieur de l'Institut ifo. Il faudrait plutôt diversifier les sources d'approvisionnement de l'économie sur le plan international. Des accords de libre-échange pourraient réduire les coûts de transaction et réduire la dépendance à l'égard des différents pays. Pour cette experte, le marché intérieur de l'UE devrait être approfondi et l'Organisation mondiale du commerce renforcée.

« Nous constatons également chez plusieurs de nos clients que la conception des futures chaînes logistiques est devenue une priorité », explique Burkhard Eling, CEO de Dachser. « Un grand nombre d'entre eux étudient les chaînes logistiques notamment sous l'aspect de la sécurité et de la résilience, en recherchant des solutions de transport plus flexibles. » En même temps, Burkhard Eling est convaincu que les chaînes logistiques mondiales vont perdurer. « Une délocalisation complète des chaînes logistiques, voire le renoncement à la mondialisation, ne sont pas à l'ordre du jour pour nos clients. » Une relocalisation généralisée étant également « risquée », le plus efficace contre les crises pourrait plutôt consister à « combiner de façon intelligente les structures de production régionales et mondiales ». L'entreposage doit également être étendu au niveau local, afin de mieux se prémunir des interruptions dans les chaînes logistiques.

Plus que jamais à l'avenir, « il faudra des réseaux logistiques structurés de manière flexible, susceptibles de combiner divers modes de transport de façon optimale suivant les clients », affirme Burkhard Eling. Et il explique que tout au long de la pandémie, Dachser a montré que l'entreprise et les personnes qui animent le réseau sont idéalement préparées pour les chaînes d'approvisionnement de l'avenir.

M. Schick

Le fret maritime souffre d'une pénurie de capacités

Les partenariats à long terme sont recherchés

Quelle direction prennent l'économie mondiale et ses chaînes logistiques ? Entretien avec le professeur Aseem Kinra, Directeur de la section Global Supply Chain Management à l'université de Brême.

Professeur Kinra, la pandémie de COVID-19 tient le monde en haleine depuis plus d'un an. L'impact sur les chaînes logistiques est radical, mais à quel point ?
Professeur A. Kinra : Le virus a durement touché l'économie mondiale et ses chaînes logistiques. Ce faisant, il a montré combien nos systèmes sont vulnérables aux événements tels que les pandémies, les éruptions volcaniques, les séismes ou les phénomènes météorologiques extrêmes, lesquels commencent justement à s'accumuler. Dans une économie mondiale aux ramifications étendues, tout est lié.

Avant même la pandémie, la mondialisation croissante avait entraîné une surchauffe des marchés de la logistique et des menaces de pénurie en termes de capacités disponibles. Qu'est-ce que cela signifie pour la reprise actuelle de l'économie mondiale ?
En fait, la pénurie de capacités était un sujet préoccupant même avant le coronavirus. Ces dernières années, la fiabilité et la ponctualité ont déjà été mises à mal sur les voies mondiales de transport maritime. Lorsque, à une telle situation de crise permanente s'ajoute un blocage des principales voies de navigation et une forte augmentation de la demande de biens de consommation et de produits primaires industriels, la situation devient problématique – et ce, pas seulement en raison des hausses de coûts imprévus.

Que faire dans ce cas ?
Les acteurs ont deux possibilités. La première consiste à accroître les capacités du système dans son ensemble. Mais cela ne peut fonctionner que si l'infrastructure le permet. À long terme, on peut développer de nouveaux itinéraires ou de nouvelles technologies de transport. Une deuxième possibilité pourrait consister à réduire les besoins en transport. On peut par exemple présenter des plans de construction et fabriquer alors les produits localement. On s'ouvrirait ainsi également à des opportunités d'atteindre les objectifs requis en matière de protection du climat.

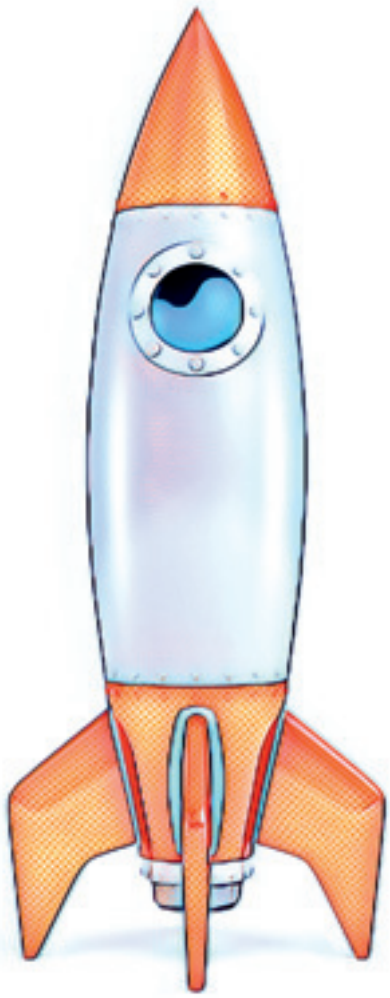
Cela semble appartenir à un futur lointain. Mais quel serait aujourd'hui un moyen efficace de lutter contre la pénurie de capacités ?
Je pense que des partenariats durables avec des prestataires de services logistiques constituent un instrument efficace pour atteindre des objectifs à long terme de manière systématique et fiable, et de surmonter ainsi ensemble les périodes difficiles. Pour moi, le meilleur moyen de parvenir à une gestion des risques proactive est d'adhérer à un ensemble de politiques axées à la fois sur les principes « lean » en production et sur la résilience de la chaîne logistique. Avec leurs réseaux et leur informatique, les grands prestataires logistiques comme Dachser sont déjà très en avance dans cette voie. S'ils trouvent le même état d'esprit chez les clients, bien des choses sont possibles, et ce, au bénéfice des deux parties.

L'une des réactions possibles à la pandémie et aux conflits commerciaux toujours plus exacerbés consiste à se détourner de la mondialisation. Que pensez-vous de ce raisonnement ?
En examinant les crises passées, comme la crise financière de 2007-2008, on voit que l'idée d'un « backshoring » ou d'un « nearshoring », c'est-à-dire d'une relocalisation ou d'un rapatriement de la production dans ou près des pays d'origine, n'a cessé d'être évoquée. Comme le montrent les enquêtes, ces concepts n'ont jamais été mis en œuvre. La décision des grandes entreprises internationales n'est pas motivée que par les coûts. Lorsqu'un équipementier automobile fabrique ses pièces en Chine, c'est aussi parce que ce pays est plus proche de ses principaux marchés. Il s'intéresse donc aussi aux débouchés dans les zones en pleine croissance comme l'Inde, la Chine et la région Asie-Pacifique. Le nearshoring n'est donc pas une question de géographie mais d'orientation client. En d'autres termes, la fin de la mondialisation n'est pas pour demain, bien au contraire. Les chaînes logistiques mondiales devraient toutefois prendre une nouvelle dimension.

Quel regard portez-vous sur l'avenir ? Qu'espérez-vous des chaînes logistiques mondiales et des prestataires logistiques ?
Il est déjà évident que la pandémie de COVID-19 modifie le comportement des consommateurs. De telles perturbations entraînent toujours des répercussions qui nécessitent des concepts globaux totalement différents. Dans le domaine de la logistique, cela passe par des compétences numériques, des réseaux solides et une coopération à long terme basée sur la confiance.

Directeur de la section Global Supply Chain Management à l'université de Brême, le professeur Aseem Kinra s'intéresse en tant que scientifique et chercheur plus spécialement aux thèmes suivants : chaînes logistiques mondiales, transports et logistique à l'échelon international, performance de la logistique et distribution des marchandises. Il est cofondateur du groupe d'intérêt spécial (Special Interest Group) E1 traitant des systèmes de transport au sein de la Conférence internationale sur la société de recherche sur les transports (WCTRS).

L’univers à portée de tous



On peut à nouveau voyager. Mais où partir ? Les entrepreneurs Elon Musk, Jeff Bezos et Richard Branson se livrent une bataille à coup de milliards pour conquérir l’espace. Le 11 juillet 2021, le Britannique Richard Branson a pris le dessus en matière de tourisme spatial et s’est fait propulser à près de 86 km d'altitude à bord de « VSS Unity ». L’issue de la bataille est-elle pour autant déjà scellée ? Richard Branson en est convaincu. Mais pour l’Association internationale du transport aérien, l’espace ne débute qu’à partir de 100 km d’altitude. Jeff Bezos a franchi cette frontière magique neuf jours plus tard, entrant en état d’apesanteur à 107 km d'altitude durant 10 minutes et demie à bord de son propre vaisseau spatial « New Shepard ». Elon Musk travaille quant à lui avec son entreprise Space X sur le premier vol orbital du système de fusée Starship. Que conclure de tout cela ? On vit une grande aventure spatiale, avec en fond le cœur des critiques pour qui les voyages dans l’espace signifient gaspillage d'argent et pollution de l’environnement.

Je me souviens… plus très bien

On peut remercier la technique, tant la mémoire n’est qu’un outil de suivi partiellement fiable ! Des chercheurs de l’Université de Melbourne ont récemment demandé à une cinquantaine de volontaires d’utiliser une application mobile pour suivre leurs déplacements 4 semaines durant et enregistrer des sons ambiants de contrôle toutes les 10 minutes. Une semaine plus tard, ils ont dû indiquer où ils se trouvaient à 72 moments différents durant la période d’observation et le taux de certitude de leurs réponses. Les données GPS, de mouvement et des enregistrements sonores ont révélé que les volontaires s’étaient trompés en moyenne 36 % du temps. Le plus souvent, ils ont confondu des événements qui se ressemblaient très fortement.

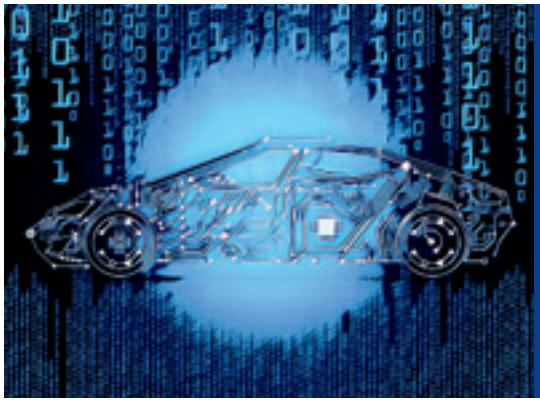
Des temps de pause pour apprendre plus vite

De courtes pauses maintiennent le cerveau en forme. Aux États-Unis, des chercheurs du National Institute of Health ont découvert que le processus d'apprentissage du cerveau s'accélère si nous observons de courtes pauses de temps en temps. Le processus peut s'accélérer d'un facteur 20. Des mesures des ondes cérébrales ont montré que le réseau neuronal, une fois activé, déclenchait le turbo d'apprentissage durant la pause.

La bataille du bois

Plus ancien matériau de construction, c'est aussi une matière première convoitée pour l'avenir : le bois. Actuellement, la demande dépasse clairement l'offre. La Chine et les États-Unis en particulier sont de gros acheteurs dont les exigences font grimper les prix jusqu'au double du montant habituel. Aussi, en Europe, outre les secteurs de la construction et de l'ameublement, les fabricants de palettes sont-ils particulièrement inquiets. L'Association allemande des emballages en bois, palettes, emballages d'exportation (HPE) prévient donc dès aujourd'hui qu'il sera bientôt impossible de produire des palettes Europe. « Cela aura un impact sur la circulation globale des marchandises » déclare Marcus Kirschner, directeur général de HPE. Selon la Fédération européenne des fabricants de palettes et emballages en bois (FEFPEB), de nouvelles augmentations de prix dans l'industrie des palettes en bois et d'emballages sont « inévitables ».

L'Association européenne des palettes (European Pallet Association e.V.) a homologué au total 17 espèces pour la fabrication de palettes Europe. Les plus demandées sont le sapin, l'épicéa et le pin. Outre les conifères, la norme officielle UIC 435-2 approuve douze espèces de feuillus comme matériau de fabrication : érable, acacia, tremble, bouleau, hêtre, châtaignier, chêne, aulne, frêne, peuplier, sycomore et orme.



Dispositif intelligent sur roues

Au revoir la vieille auto : le rêve automobile fait de tôle, de chevaux et de chromes appartient au passé. Sur nos routes, on trouve depuis longtemps des ordinateurs à quatre roues (et plus). La pièce maîtresse, c'est le logiciel. Un véhicule de moyenne gamme exige le développement d'environ 100 millions de lignes de code de programmation. Et ce nombre doit augmenter. Par comparaison, le téléscope spatial Hubble ne nécessite que 50 000 lignes de code.

Les paroles s’envolent, les écrits restent. Oui, mais cela va plus vite avec des émojis.

Vous pouvez me mettre ça par écrit ?

Dans nos échanges quotidiens sur smartphone, les messages vocaux et les émojis sont omniprésents, ce qui se répercute sur l'un de nos plus grands acquis culturels : l'écriture.

Une boule disco, une bouée de sauvetage et un corail : cette année, la liste des émoticônes ou émojis normalisés au niveau international devrait atteindre près de 4 000 symboles, parmi lesquels les trois que nous venons de citer. 👍 ou 🛋️

Mais est-ce que ces indicateurs aussi imagés suffisent vraiment à tout exprimer ? Il est vrai que les émojis permettent d'aller vite dans la rédaction et d'éveiller des associations. Mais seule l'écriture, avec ses images multiformes et différenciées, peut faire ressortir la complexité et le contexte du message.

De fait, l'essor sans précédent de l'Homo sapiens n'aurait pas vraiment été possible sans l'invention de l'écriture. C'est elle qui a permis de conserver pour les générations futures, les histoires, les expériences et les instructions concrètes autrefois transmises par oral uniquement. Des messages ont ainsi pu être communiqués fidèlement dans le monde entier. Mais par dessus tout, l'écrit a contribué à la mise en place du pouvoir et de la propriété dans les sociétés en pleine croissance. Les premiers systèmes d'écriture ne sont pas apparus par hasard dans les civilisations évoluées de l'âge de bronze il y a environ 5 000 ans, comme l'écriture cunéiforme sumérienne ou les hiéroglyphes égyptiens. En Inde, en Chine et en Amérique centrale également, les Hommes se sont mis à utiliser des signes non seulement pour les chiffres, mais aussi pour les mots et les sons.

22 caractères pour commercer

Les bureaux de l'administration sont en grande partie à l'origine du perfectionnement de l'écriture. On dispose ainsi de nombreux documents sur la manière dont l'écriture sumérienne est devenue de plus en plus abstraite au fil du temps. Les scribes étaient généralement des fonctionnaires chargés de consigner sur des tablettes d'argile les citoyens qui s'étaient acquittés de leurs impôts. Une véritable rupture en matière d'innovation eut lieu au Proche-Orient vers 1 500 av. J.-C. Le commerce florissant favorisant les échanges culturels, les premières écritures alphabétiques ont émergé de l'écheveau des langues régionales. Des syllabes, des mots et des phrases entières purent désormais être formés à partir de quelques caractères seulement (22 par exemple chez les Phéniciens). Le peuple de navigateurs qui occupait la Syrie et le Liban actuels a introduit son alphabet jusqu'en Europe via ses partenaires commerciaux. Celui-ci a constitué la base du futur système d'écriture latin, qui domine dans le monde occidental encore aujourd'hui.

Changement de média d'un simple clic

Mais quelle importance l'écriture a-t-elle encore dans le monde numérique actuel ? Émojis, SMS, chats, tweets et messages vocaux annoncent-ils la fin de notre culture de l'écrit ? S'il n'y a que très peu de preuves dans ce sens, il existe quelques contre-exemples, dont le plus connu est probablement Wikipédia. Créée il y a une bonne vingtaine d'années, cette encyclopédie en ligne ne cesse de croître grâce au travail de bénévoles. À elle seule, la version anglophone compte 6,3 millions d'entrées et près de quatre milliards de mots. La mise en réseau numérique a considérablement réduit les coûts de stockage, de diffusion et de consultation des connaissances. L'effet produit est comparable à celui de l'imprimerie : avant son invention en effet, au milieu du 15e siècle, l'écriture restait l'apanage d'une élite sociale et politique.

Ce qui rend l'espace numérique révolutionnaire, c'est le fait que le support n'est pas le seul à évoluer. On peut désormais mélanger aisément différentes formes d'expression et les convertir d'un simple clic – et passer par exemple du texte à la parole et inversement. Les messages vocaux et les émojis sont une aubaine pour tous ceux qui ne savent pas lire ou écrire correctement, ce qui est le sort de bien des gens : selon l'ONU, on compterait en effet environ 750 millions d'analphabètes dans le monde. Mais les symboles picturaux peuvent être utiles à tous les autres : ils véhiculent des sentiments et éveillent des associations dans un espace des plus réduits. Cela permet aux destinataires de classer rapidement leurs messages dans un quotidien qui s'accélère – et de ne pas lire entre les lignes des choses qui n'auraient jamais été écrites.

S. Ermisch

絵文字

Les émojis ou émoticônes sont nés au Japon. Le mot vient du japonais « e » qui signifie « image » et « moji », « lettre ». Les émojis ont été inventés en 1998 par Shigetaka Kurita, employé de 25 ans chez un opérateur de téléphonie mobile japonais. Faisant à l'origine partie d'un système de messagerie limité à 250 « caractères », ces « idéogrammes » nés du hasard devaient être combinés à du texte pour le nuancer. Finalement, ce n'était que le début d'un succès mondial sans précédent.

Un lien très fort

Les adhésifs sont indispensables à la fabrication moderne dans les branches et les applications les plus diverses. Klebchemie M.G. Becker GmbH & Co. KG s’est fait un nom en la matière avec de très nombreuses innovations. Un partenariat logistique de longue date avec Dachser accompagne la croissance de cette entreprise de l’industrie chimique du Bade-Wurtemberg.

Que serait le monde sans adhésifs ? Le besoin d'assembler des éléments et des matériaux différents est en effet presque aussi vieux que l'humanité. Si la cohésion entre les éléments était jadis assurée par de la colle, les adhésifs désormais les plus utilisés sont des composés hautement complexes à base organique ou non. L'objectif : créer des liaisons durables, dont la résistance et la stabilité sont précisément adaptées aux exigences des différentes applications. C'est à Weingarten, près de Karlsruhe, que l'on trouve l'un des spécialistes de ces liaisons solides et précises ainsi que des finitions de surface associées de toutes sortes. Connue pour sa célèbre marque « Kleiberit », Klebchemie M.G. Becker GmbH & Co. KG est une entreprise de taille moyenne de haute technologie de l'industrie chimique. Comptant plus de 670 collaborateurs, c'est un fournisseur important pour de nombreux fabricants d'Allemagne et d'autres nations des domaines les plus divers, notamment des secteurs du bois et du meuble, de la construction ainsi que de l'automobile et du textile.

Klebchimie exerce depuis toujours ses activités de recherche, de développement et de production à son siège, situé à Weingarten. Mais l'espace est limité, notamment pour le stockage de matières premières et de produits finis. L'entreprise a donc eu grand besoin de confier sa logistique de production à un partenaire fiable. Le choix de Dachser a paru évident. Prestataire disposant d'une →

Les colles thermofusibles PUR sont utilisées pour les profilés en PVC

L'entrepôt de matières dangereuses de Malsch

« Avec Dachser, nous avons pu établir une coopération basée sur la confiance. »

Michael Dörflinger, Director Sourcing and Procurement chez Klebchemie

remarquable expertise en logistique chimique pour les produits palettisés, l'entreprise a regroupé ses connaissances en la matière au travers de la solution sectorielle DACHSER Chem Logistics. Le site Dachser de Malsch développe sur cette base des prestations spécialement adaptées aux besoins des entreprises de la région.

L'opportunité offerte par le nouvel entrepôt de matières dangereuses

« Nous travaillons depuis des dizaines d'années avec Dachser et nous n'avons cessé de développer ce partenariat au fil des ans », explique Michael Dörflinger, Director Sourcing and Procurement chez Klebchemie. « Aussi, lorsque nous avons su qu'un nouvel entrepôt de matières dangereuses allait se construire sur le site de Malsch, nous avons saisi l'occasion. » Klebchemie a été l'un des premiers clients à venir s'installer dans l'entrepôt, entré en service en 2019. Dès le processus de planification, les deux entreprises avaient travaillé en étroite collaboration pour créer des conditions cadres optimales. Et depuis le printemps 2019, toute la logistique de production de Klebchemie est prise en charge par Dachser. Sur le site de production lui-même, il n'existe plus qu'un petit magasin de stockage intermédiaire.

Grâce à l'externalisation de sa logistique, Klebchemie peut désormais pleinement se concentrer sur son cœur de

PROFIL

Klebchemie M.G. Becker GmbH & Co. KG, dont le siège est situé à Weingarten, dans le Bade-Wurtemberg, exploite depuis plus de 70 ans l'un des centres de production de systèmes de collage les plus modernes et les plus innovants au monde. Employant plus de 670 collaborateurs, cette entreprise active à l'échelle mondiale est l'un des pionniers dans le domaine des colles monocomposant thermofusibles PUR (colles polyuréthane réactives).

www.kleiberit.de

métier. La chaîne de processus est ainsi clairement définie : tous les fournisseurs de Klebchemie livrent leurs marchandises à l'entrepôt de matières dangereuses de Malsch. Dachser se charge de leur contrôle à la réception ainsi que de la prise d'échantillons. Elles sont ensuite livrées selon les besoins à Klebchemie, sur le site de Weingarten, situé à 31 kilomètres. Cela nécessite dix à douze transports par navette les jours ouvrables. « Sur le trajet du retour, nous emmenons les produits finis, dont certains sont stockés dans l'entrepôt de Dachser jusqu'à ce que les clients émettent leurs demandes », explique Florian Steinbrunn. Contract Logistics Manager chez Dachser à Malsch. Le spécialiste des adhésifs stocke régulièrement environ 2 400 articles différents dans l'entrepôt de matières dangereuses, occupant ainsi jusqu'à 10 000 emplacements palettes, soit un cinquième de la capacité totale de stockage.

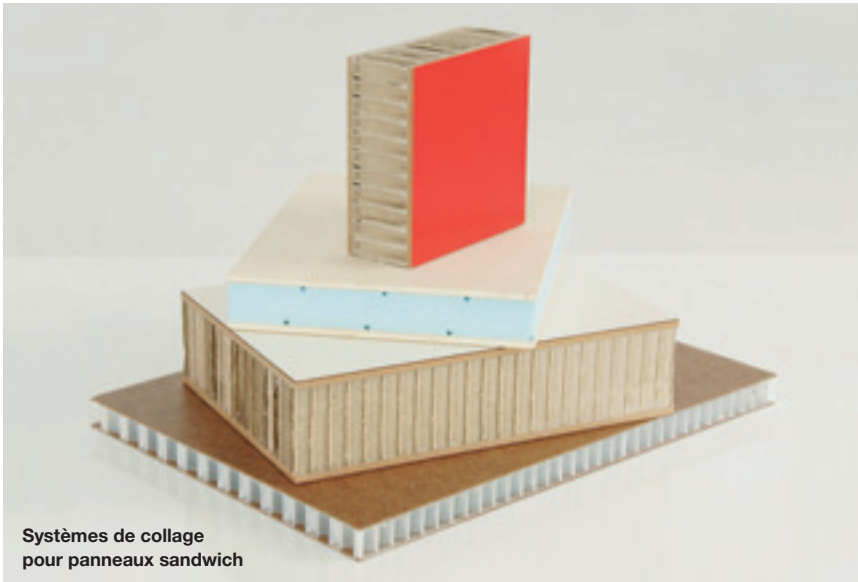
De Malsch vers le monde entier

Dachser distribue les produits finis de Malsch à des clients du monde entier, dont 90 % environ appartiennent au secteur industriel, les autres étant issus de l'artisanat, du commerce spécialisé et du secteur du bricolage. Si les clients les plus importants de Klebchemie en Europe sont l'Allemagne, l'Espagne et la France, 21 pays au total sont approvisionnés par voie terrestre. Dachser Air & Sea Logistics prend en charge les expéditions outre-mer, principalement vers les États-Unis, la Chine, l'Australie, le Vietnam et le Brésil. En 2020, Klebchemie a effectué via Dachser 16 000 envois pour un poids total d'environ 54 000 tonnes.
La mise en œuvre des techniques les plus récentes par l'entrepôt de matières dangereuses pour respecter toutes les règles de sécurité et de stockage de l'industrie chimique a été déterminante dans la décision de Klebchemie de conclure un accord logistique global. Cela comprend l'application automatisée de toutes les réglementations mondiales relatives aux matières dangereuses, la mise à disposition et l'utilisation permanentes d'équipements de sécurisation des charges, les contrôles obligatoires des véhicules et des chargements, mais aussi les contrôles TMD, conformément à la règlementation sur le transport des marchandises dangereuses. Si l'engagement de sécurité et de qualité pris par Dachser envers Klebchemie est respecté, c'est en grande partie grâce aux collaborateurs de Malsch, qui ont suivi une formation spécifique pour manipuler les matières dangereuses en toute sécurité. Ceux-ci doivent d'ailleurs faire preuve d'une grande flexibilité, des exigences différentes pouvant s'appliquer pour les nouveaux articles qui viennent régulièrement s'ajouter.
« Travailler pour un client comme Klebchemie demande beaucoup d'exigence et de dynamisme. Nous nous réjouissons d'autant plus d'avoir pu renforcer la qualité de nos processus de travail communs au fil des ans », indique Bernd Grossmann, General Manager European Logistics chez Dachser à Malsch. La livraison de matières premières destinées à Klebchemie dans l'entrepôt de matières dangereuses en est un exemple. Au début, les fournisseurs faisaient la queue à l'entrepôt certains jours, alors qu'à d'autres régnait le calme plat. « Les transporteurs peuvent désormais réserver des créneaux horaires fixes pour les livraisons à l'entrepôt, ce qui rend beaucoup de processus plus simples et plus efficaces », ajoute Steven Croissant, Sales Manager chez Dachser à Malsch.

Une flexibilité optimale

« Nous attachons beaucoup d'importance à la fiabilité et au respect de la qualité, mais aussi à la flexibilité », souligne Michael Dörflinger de Klebchemie. « Nous sommes engagés envers nos clients et il peut donc arriver que nous devions rappeler rapidement des matières premières de l'entrepôt pour qu'elles soient livrées immédiatement. Notre collaboration avec Dachser nous donne cette possibilité. » Au besoin, un camion peut se rendre chez Klebchemie à Weingarten le samedi pour récupérer les produits finis et libérer de la place dans le petit entrepôt de l'entreprise. « De bonnes relations de travail avec le prestataire logistique sont importantes pour nous ; nous nous considérons comme une équipe travaillant pour une même cause », ajoute Michael Dörflinger. « Avec Dachser, nous avons pu établir une coopération basée sur la confiance. » Et Bernd Grossmann d'ajouter : « En collaboration avec Klebchemie, nous avons élaboré une solution parfaitement intégrée, avec des processus fortement imbriqués et des interfaces très fonctionnelles. C'est un véritable exemple en matière de logistique chimique. » **A. Heintze**

Comme certains vernis, peintures, produits cosmétiques et pharmaceutiques, de nombreux adhésifs sont sensibles à la température. Ils doivent donc être protégés des fortes chaleurs et du gel. C'est pourquoi Dachser veille par exemple à ce que les marchandises sensibles au gel soient enveloppées dans des housses thermiques spéciales pour pouvoir à tout moment les stocker ou les transporter à une température d'au moins 5 °C.



Systèmes de collage pour panneaux sandwich

L'élan de l'innovation

Depuis janvier 2021, Stefan Hohm dirige la nouvelle Executive Unit « IT & Development » de Dachser en qualité de CDO (Chief Development Officer). Qu'est-ce qui motive cet homme de 49 ans sur le plan entrepreneurial et personnel ? Nous le lui avons demandé.

Nouveau membre de la direction de Dachser Stefan Hohm

Monsieur Hohm, vous dirigez depuis le début de l'année la nouvelle Executive Unit « IT & Development ou ITD » en qualité de CDO. Comment avez-vous vécu vos débuts, en pleine crise de coronavirus, avec les confinements et les mesures de distanciation sociale ?

Stefan Hohm : La pandémie nous a sérieusement mis au défi et marqué à de nombreux égards, notamment en termes de communication : alors que l'on comptait seulement 400 réunions virtuelles via Webex dans le groupe en février 2020, nous en étions déjà à 28 000 sessions en novembre. Début 2021, nous avons connu un pic de plus de 5 000 collaborateurs en télétravail, ce qui a posé quelques défis en matière de bande passante, d'équipement informatique et de sécurité. La pandémie nous a contraint à tester de nouvelles choses sur le plan informatique que nous n'avions pas encore mis au point de façon aboutie. Tout cela a bien sûr eu des effets positifs.

Comment se gère un tel changement d'approche et d'orientation dans une entreprise active au niveau mondial comme Dachser ?

C'est là qu'intervient le thème récurrent du renouvellement générationnel : « Préserver le bon, accroître l'agilité ». Dans ce cadre, il est d'abord important pour moi que l'Executive Unit ITD trouve sa propre identité. Elle travaille en étroite collaboration avec les autres entités de l'entreprise et en particulier avec les agences. Cela finit par créer une valeur ajoutée pour le groupe tout entier et avant tout pour nos clients. Nous l'avons vu ces premiers mois, nous sommes clairement sur la bonne voie.

Vous pouvez bien sûr vous appuyer sur votre longue expérience chez Dachser. Quand et comment avez-vous rejoint l'entreprise familiale ?

Mon père dirigeait une petite entreprise de transport, aussi la logistique est-elle pour moi un domaine familier depuis toujours. À partir de 1992, j'ai suivi une formation en alternance chez Dachser puis travaillé huit ans à Munich au sein de Logistics Consulting, l'entité qui a donné naissance au département Corporate Contract Logistics. À ce poste, on m'a confié le développement et le déploiement du logiciel de gestion d'entrepôt MIKADO. Les sys-

tèmes numériques m'ont depuis toujours accompagné et particulièrement fasciné. Comme je séjournais alors beaucoup dans les agences du groupe dans toute l'Europe, cela m'a permis de très bien connaître Dachser.

Quand et comment avez-vous été en mesure de développer et d'élargir vos compétences de leadership au sein du groupe ?
En 2004, j'étais encore relativement jeune lorsqu'on m'a proposé à 32 ans de prendre la direction de l'agence d'Erfurt. Cette ville figurait à l'époque parmi l'un des rares sites d'Allemagne où Dachser n'avait pas de représentation propre. J'ai pris un réel plaisir à implanter l'agence avec une nouvelle équipe, et j'ai beaucoup appris sur le leadership à cette occasion. En 2008, on m'a proposé de prendre la relève du responsable d'agence de Hof. Ce site était quatre fois plus important que celui d'Erfurt et représentait de nouveaux défis, que j'ai acceptés avec plaisir. C'est précisément à mes débuts que s'est déclenchée la crise économique, mais nous sommes parvenus à la maîtriser en équipe. Je suis resté à Hof jusqu'à fin 2015, puis je suis revenu au siège à Kempten, pour mettre en place l'entité Corporate Unit Corporate Solutions, Research & Development.

Quand vous faites le bilan de cette expérience, qu'est-ce qui vous semble le plus important ?
J'ai toujours eu à cœur d'apprendre, toute ma vie durant. Cela a par exemple été le cas lorsque l'on m'a proposé de passer un Executive MBA à l'institut IMD de Lausanne, en Suisse. C'était un pas important pour moi, et étudier parallèlement à mon activité de responsable d'agence a constitué une épreuve de vérité à tous égards. Rétrospectivement, je dirais que cette époque s'est révélée comme une sorte de test préparatoire décisif à mon poste actuel à la direction. J'y ai acquis une vision des choses totalement différente, notamment par rapport aux finances, aux modèles économiques, à la durabilité, à l'innovation et à la direction.

L'Executive Unit ITD couvre un large spectre de thèmes. Si l'on pense au domaine de la recherche et du développement, quels sont les points qui s'inscrivent aujourd'hui au plus haut de la liste des priorités ?
Nous sommes par exemple sur le point d'introduire une solution en télématique. Nos plus de 8 000 caisses mobiles et semi-remorques seront équipés de balises interconnectées par réseau LTE-M. Nos collaborateurs pourront ainsi via une application afficher de manière transparente leur emplacement. Le thème de la logistique urbaine durable reste lui aussi au centre de nos préoccupations. Avant la fin 2022, nous aurons déployé le concept DACHSER Emission-Free Delivery dans le centre-ville d'au moins onze municipalités européennes. Nous venons par ailleurs de lancer un projet spécifique de protection du climat dans le cadre de notre programme stratégique Idea2net. Ce projet couvre les mesures de réduction du CO_2 par des moteurs de substitution, comme les piles à hydrogène ou les batteries électriques pour camions, l'extension du photovoltaïque, mais aussi la citoyenneté d'entreprise. Concernant le DACHSER Enterprise Lab, nous travaillons en collaboration avec l'Institut Fraunhofer IML sur une solution permettant en permanence d'identifier, de localiser et de mesurer automatiquement les palettes dans les entrepôts logistiques.

« Un haut niveau de motivation règne au sein de notre nouvelle Executive Unit ITD. Le progrès y est littéralement palpable tous les jours. »

Stefan Hohm, Chief Development Officer chez Dachser

Quelles sont les dernières actualités concernant les solutions sectorielles ?
Avec la nomination de Jens Wollman à la tête de la division Corporate Solutions, l'équipe est une nouvelle fois renforcée. Parallèlement aux offres Corporate Solutions DACHSER DIY Logistics et DACHSER Chem Logistics, nous allons via les services DACHSER Automotive Logistics étendre l'approche de groupage des livraisons pour les équipementiers automobiles et élaborer dans le cadre de DACHSER Fashion Logistics un concept pour livrer les grands magasins de mode de façon groupée. À partir de 2022, nous préparerons la mise en œuvre d'une nouvelle offre Corporate Solution intitulée DACHSER Cosmetics Logistics. Enfin, le département Lead Logistics Provider peut se prévaloir de solides projets clients.

Quelles tendances font actuellement progresser la logistique contractuelle, également placée sous votre responsabilité ?
La construction de l'entrepôt à hauts rayonnages automatisé de Memmingen est l'un de nos principaux projets en ce moment. Son achèvement est prévu pour le milieu de l'année prochaine. La tendance actuelle en logistique contractuelle est à l'automatisation, par exemple grâce aux VGA (véhicules à guidage automatique), des véhicules de transport sans conducteur actuellement exploités en phase pilote à Langenau et Vaihingen. Nous allons aussi vers la préparation de commandes flexible, nos collaborateurs étant dans ce cas assistés par des robots collaboratifs pour répondre aux fluctuations de volume toujours plus importantes des commandes clients. Pour ce type de concepts, nous travaillons également en collaboration avec des chercheurs de l'Institut Fraunhofer IML au sein du DACHSER Enterprise Lab. Sur un plan stratégique, nous créons des entrepôts dans nos Business Units, principalement en Europe, pour faire progresser, avec les services à valeur ajoutée (SVA) et de transport, la logistique contractuelle, qui est la discipline reine de la logistique.

Votre travail est donc toujours aussi passionnant ?
Absolument. C'est aussi ce qui explique le haut niveau de motivation au sein de notre nouvelle Executive Unit ITD. Le progrès y est littéralement palpable tous les jours.

L'électricité verte, technologie clé

Si l'on veut protéger durablement le climat, il est essentiel d'assurer de manière sûre et rentable l'approvisionnement en électricité à partir de sources d'énergie renouvelables. Éclairages et perspectives sur les technologies disponibles.

Le courant électrique provenant de sources d'énergie renouvelables est essentiel pour la protection du climat mondial. Seule l'électricité « verte » permet de faire fonctionner les moteurs et installations avec des émissions de gaz à effet de serre (GES) quasi nulles ou de produire de l'hydrogène et des e-fuels.

Pour assurer la décarbonation quasi complète de tous les domaines économiques, il faut relever le défi qui consiste à fournir assez d'électricité verte au coût le plus bas possible dans le monde entier. La logistique et l'électromobilité ne sont que deux des nombreux domaines d'application qui nécessiteront une telle énergie en grandes quantités.

Les énergies renouvelables sont définies dans l'UE par la directive européenne 2018/2001, également appelée RED II. L'électricité verte la plus durable provient des centrales éoliennes, photovoltaïques et hydroélectriques. Comme indiqué dans la directive RED II, la fission nucléaire n'est pas un mode de production électrique renouvelable.

Le cap est fixé par les usagers

L'électricité de la prise de courant n'a pas de couleur, elle est la même, quel que soit son mode de production. Mais les usagers peuvent, par le choix de leur fournisseur et de leur tarif, influer sur le type de courant injecté par le réseau. Plus les entreprises et les ménages exigeront de l'électricité verte, plus les investissements dans les énergies renouvelables seront importants. Ce mécanisme s'applique principalement sur les principaux marchés transnationaux de l'électricité en Europe et en Amérique du Nord. Grâce aux garanties d'origine contrôlées par l'État (GO/RECs), les usagers sont sûrs d'acquérir de l'électricité verte et d'accroître ainsi la demande.

Ceux qui veulent faire plus pour accélérer la transition énergétique peuvent investir directement ou non dans la construction de nouvelles installations de production d'électricité renouvelable. C'est possible grâce aux certificats spéciaux des fournisseurs d'électricité qui assurent investir

Sans énergie « verte », pas de transition énergétique

dans de nouvelles centrales. On peut aussi produire soi-même de l'électricité verte. Dachser par exemple achète non seulement depuis des années des certificats d'origine pour l'énergie hydroélectrique de Norvège, mais pousse à l'expansion de systèmes photovoltaïques sur ses bâtiments. Le plus efficace est d'utiliser soi-même l'électricité ainsi produite. L'énergie excédentaire peut être injectée dans le réseau public. Dans les deux cas, cela contribue fortement à réduire les GES et à inciter les régions à se convertir rapidement aux sources d'énergie renouvelables.

Participation aux parcs éoliens

Les entreprises ont aussi la possibilité de participer à long terme à la construction de parcs éoliens par le biais de contrats d'achat d'électricité (CAE) et de s'approvisionner en électricité verte ainsi produite directement ou via le réseau électrique. Les CAE permettent ainsi de promouvoir l'expansion des énergies renouvelables en dehors de ses propres terrains et bâtiments.

Mais une question demeure : les régions industrielles à forte demande énergétique pourront-elles subvenir entièrement à leurs besoins en électricité verte ? À la fois oui et non. D'un côté oui : des régions comme l'Europe peuvent et doivent adapter leur propre réseau électrique aux sources d'énergie intermittentes, principalement le solaire et l'éolien, qui fournissent de grandes quantités d'énergie en décalage temporel avec les besoins. Cet investissement en infrastructure exigeant et coûteux est techniquement réalisable et surtout durable. De l'autre côté non : l'Europe devra continuer d'acheter de l'énergie sur le marché mondial. La demande prévue est trop élevée pour que l'on puisse produire toute l'électricité verte sur ce continent.

De nouveaux fournisseurs remplacent les pays actuels producteurs de combustibles fossiles, dont le pétrole ou le gaz naturel. C'est le cas par exemple des régions désertiques qui convertissent l'énergie solaire en hydrogène et autres e-fuels. La politique et le marché de l'énergie doivent rapidement déterminer quelles sont les quantités nécessaires et les pays les plus aptes à les fournir. Plus vite les conditions cadres à moyen et long termes seront définies, plus vite les bailleurs de fond pourront investir dans le développement d'énergies renouvelables et plus vite le changement climatique pourra être stoppé durablement. L'électricité verte bon marché devient ainsi la technologie clé du 21e siècle.

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

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

Appareils de nettoyage pour professionnels

Un processus propre

Nilfisk, dont l'histoire a débuté en 1906 dans un atelier d'arrière-cour, est devenu un fournisseur mondial de premier plan d'équipements de nettoyage professionnel. En collaboration avec Dachser, Nilfisk a rationnalisé ses processus de production et de logistique, les adaptant étroitement aux besoins de ses clients.

Pour endiguer la pandémie mondiale, ils sont aujourd'hui plus demandés que jamais : ce sont les équipements de nettoyage professionnels qui permettent de garantir les normes d'hygiène requises, que ce soit dans l'espace public, les lieux de travail, les restaurants et les hôtels, ou encore chez les particuliers.

La propreté est depuis 115 ans l'affaire de Nilfisk. Fondée à Copenhague, la société est passée du statut de petit fabricant d'aspirateurs à celui de leader mondial du secteur du nettoyage professionnel, avec plus de 4 500 collaborateurs. Ses machines de nettoyage des sols, ses aspirateurs et ses nettoyeurs haute pression pour les professionnels sont désormais vendus dans plus de 100 pays.

« La pandémie a changé la nature et le rôle du nettoyage. Bon nombre d'entreprises repensent entièrement leurs concepts et se concentrent sur des procédures plus rigoureuses, avec des nettoyages et des désinfections plus fréquents », explique Morten Jensen, directeur logistique chez Nilfisk. « La demande en solutions appropriées est en forte croissance actuellement. Dans ce cadre, il faut absolument un concept logistique performant. » →

« Des livraisons rapides, ponctuelles et transparentes dans toute l'Europe sont un facteur décisif pour notre activité. »

Morten Jensen, Directeur de la logistique chez Nilfisk

Moins, c'est mieux

Depuis plusieurs années déjà, l'entreprise a modifié sa stratégie logistique et réduit le nombre de ses prestataires dans ce domaine de 30 à seulement six. Depuis 2010, Dachser en fait partie, avec son réseau européen de fret de groupage. « Des livraisons rapides, ponctuelles et transparentes dans toute l'Europe sont un facteur décisif pour notre activité », indique Morten Jensen. « À cette fin, nous souhaitons rendre notre chaîne logistique aussi simple que possible. »

En 2020, l'entreprise internationale sise au Danemark a soumis ses processus logistiques à un profond examen. Résultat : il en est ressorti une nouvelle structure à partir de laquelle les marchés de Nilfisk d'Europe centrale et du Nord, ainsi que de Grande-Bretagne et, au-delà, de Russie et de Turquie, peuvent être approvisionnés de manière rapide et fiable. Cette structure s'appuie sur trois centres de distribution centralisés : Gand, en Belgique, Trollhättan, en Suède et Tarragona, en Espagne. Une restructuration aussi radicale avait alors pour objectif de relever un défi : continuer de réduire le plus possible les délais de livraison pour les clients de l'Europe tout entière.

Logistique dédiée à la production

« Avec notre réseau et nos lignes de produits entargo, et surtout notre offre targospeed premium, nous pouvons aider efficacement Nilfisk à former à partir de nombreuses entités locales un ensemble performant, et à rendre la distribution encore plus rapide et plus efficace », déclare Jonas Bettray, Key Account Manager European Logistics chez Dachser. « Par sa qualité et sa fiabilité de livraison exceptionnelles, le réseau routier européen de Dachser se prête idéalement à un tel regroupement des transports. » À cet effet, Dachser relie actuellement deux des centres de distribution de Nilfisk à son réseau européen de fret de groupage, le site de Gand par son agence de Mouscron, et celui de Trollhättan, par son agence de Göteborg. Depuis ces agences, les marchés cibles sont atteints dans les plus brefs délais.

Nilfisk apprécie avant tout la grande flexibilité de Dachser. « Si, en temps normal, 12 camions quittent chaque jour le centre de distribution de Gand pour être regroupés dans l'agence Dachser de Mouscron, ce nombre peut aller jusqu'à 20 en période de forte activité. Cela nécessite des structures robustes et résilientes », indique Kim Østerby, Transport Development Manager EMEA chez Nilfisk. La fiabilité est un aspect de toute première importance pour cette entreprise. Mais il y a pour elle encore d'autres enjeux : « Nous voulons pouvoir accéder à tout moment à toutes les informations et à tous les rapports dont nous avons besoin pour atteindre nos objectifs. »

Faire ses preuves dans les moments difficiles

Pour Morten Jensen, proximité et confiance sont capitales dans la relation avec le prestataire de services logistiques. Et il précise que Nilfisk a beaucoup apprécié ces atouts, précisément lors du Brexit et de la pandémie de COVID-19, alors que d'énormes tensions s'exerçaient sur les flux de marchandises. « Dachser a toujours fait preuve de sérénité et de fiabilité même dans les situations difficiles. Justement pendant une période d'incertitude et de restrictions se répercutant sur nos deux entreprises et sur la manière dont travaillent nos collaborateurs, il était particulièrement important que les délais de livraison soient respectés », souligne-t-il.

« En ces temps compliqués, nous nous sommes encore plus rapprochés », confirme Jonas Bettray. « Cela a été possible en partie parce que les partenaires se complètent bien sur le plan humain. » Et il ajoute particulièrement apprécier le style de collaboration « à la scandinave ». « Nous abordons

Des professionnels au service de la propreté

toutes les tâches et tous les défis ensemble, toujours de façon très respectueuse et très directe, d'égal à égal, dans une appréciation mutuelle. C'est un élément clé de notre réussite », Jonas Bettray en est convaincu.

Pour rendre l'ensemble des processus les plus efficaces et les plus transparents possibles, Nilfisk et Dachser ont conclu un accord de siège à siège. Celui-ci prévoit des échanges personnels étroits au niveau des directions et permet d'éviter des retards dans la transmission des informations à l'échelon local et régional. « Nous avons fait de la logistique l'affaire de la direction », déclare Morten Jensen. « Avec une transformation structurelle comme celle que nous venons d'accomplir, les échanges instantanés et directs au niveau des décideurs facilitent grandement les choses. »

« Un formidable potentiel de coopération » existe également sur les marchés de consommation, ajoute Jonas Bettray. Grâce à la solution sectorielle établie DACHSER DIY Logistics et aux accords existants, il est possible d'acheminer des livraisons urgentes de manière fiable et ponctuelle pour plus de 18 000 magasins de construction et de bricolage dans toute l'Europe.

Pour Morten Jensen, le fait que la durabilité soit un des fondamentaux chez Dachser tout au long du processus est une autre raison de choisir cette entreprise comme partenaire logistique. « Le nettoyage professionnel vise toujours l'amélioration de la qualité de vie, un objectif qui ne peut être atteint que par des solutions durables, même dans la logistique. Nous sommes en cela complètement sur la même longueur d'onde avec Dachser.

M. Schick

Les économistes estiment le chiffre d'affaires mondial des ventes d'aspirateurs pour 2021 à 50 milliards d'euros. Avec un volume de marché de plus de 10 milliards d'euros, c'est en Chine que sont vendus la plupart d'entre eux.
(Source : Statista)

PROFIL

Nilfisk, dont le siège est situé à Copenhague, au Danemark, est un leader mondial du secteur du nettoyage professionnel. Comptant environ 4 500 collaborateurs, Nilfisk fabrique dans sept pays des équipements de nettoyage de sols, des aspirateurs et des nettoyeurs haute pression pour professionnels. Ces produits sont vendus dans plus de 100 pays dans le monde. Après une diminution des ventes liée au coronavirus en 2020, la demande s'est nettement redressée et l'activité des marchés a repris, dans certains d'entre eux même à un niveau supérieur à celui qui prévalait avant la pandémie. Nilfisk a récemment fait état d'un chiffre d'affaires de 495 millions d'euros pour le premier semestre 2021, tablant sur une croissance organique de 12 à 16 % pour l'ensemble de l'année.

www.nilfisk.com

Anna Baierl a trouvé sa voie dans la logistique

PERSPECTIVES D'AVENIR EN LOGISTIQUE

Évoluer dans une culture familiale

À tout juste 27 ans, Anna Baierl assume déjà d'importantes responsabilités dans des activités opérationnelles au sein de l'agence Dachser d'Unterschleissheim. L'entreprise est un peu comme une famille pour elle, et ce, à double titre.

En fait, Anna Baierl n'était pas emballée par le fait de débuter sa carrière chez Dachser. Cela n'avait rien à voir avec l'entreprise elle-même, mais plutôt avec son frère Franz. « Je n'étais pas certaine que ce soit une bonne idée que deux membres d'une même famille travaillent dans la même entreprise. Mais ensuite, le concept de formation du groupe m'a séduite. Depuis, je n'ai pas regretté une seconde ma décision de rejoindre Dachser », déclare la jeune femme de 27 ans, qui travaille dans l'agence de Unterschleissheim, rattachée au groupe de Munich. Finalement, la question des liens familiaux ne s'est pas avérée être un problème. Ses activités se recoupent même parfois avec celles de son frère Franz (33 ans). Franz Baierl est responsable de l'équipe Groupages sortants pour le groupe de Munich. Leur cousine Michaela (18 ans), troisième membre du « clan Baierl », vient de débuter une formation en alternance chez Dachser. Une petite dynastie familiale se développe ainsi chez Dachser dans l'équipe de Munich.

Prédestinée à la logistique

Les parents d'Anna et de Franz avaient déjà une entreprise de transport. La jeune femme s'est donc familiarisée très tôt avec le métier de transporteur. Elle a par ailleurs toujours fait preuve de beaucoup de curiosité et d'ambition. Après une formation écourtée à deux ans et demi pour obtenir le brevet d'agent d'exploitation logistique et transport, elle a été engagée par Dachser dans le service dispatching pour l'Europe occidentale. Parallèlement, Anna Baierl a consacré ses soirées et ses weekends à l'achèvement de sa formation de spécialiste en transport de marchandises et en logistique, tout comme son frère Franz d'ailleurs.

En 2018, Anna Baierl a décroché son diplôme. « J'ai alors voulu découvrir de nouveaux horizons. Et Dachser vous offre cette possibilité. » Elle se voit alors proposer le poste de responsable de l'entrepôt de manutention sur le site d'Unterschleissheim. « C'est un grand pas que de passer du service de dispatching à responsable opérationnelle chargée de toute une équipe. C'est pourquoi j'y ai longuement réfléchi avant de finalement dire oui », explique-t-elle. Pendant six mois, Anna Baierl a suivi une formation spéciale de préparation à son nouveau poste. Elle a également travaillé dans l'équipe de nuit et ainsi gagné le respect de ses collègues majoritairement masculins avant même de débuter à son nouveau poste.

Une femme aux manettes

« J'ai probablement été la seule femme responsable des opérations dans la région. Mais l'entreprise s'investit beaucoup pour mettre en avant les femmes dans ce domaine », précise Anna Baierl. Elle n'a jamais eu de problèmes à se faire accepter. « Si certains m'appelle patronne, d'autres me tutoient. Il est important de montrer que l'on est présent dans les affaires courantes et que l'on s'engage auprès des gens. » Responsable d'une quarantaine de personnes, elle gère tout ce qui se passe autour de l'entrepôt de manutention. Elle prend des décisions concernant le personnel, aide les nouveaux membres à s'intégrer dans l'équipe et fait le lien avec le département commercial. Et tout cela, dans une agence qui a décollé à l'époque de sa prise de fonction en 2019, grâce à d'importants travaux de rénovation et d'extension effectués précédemment.

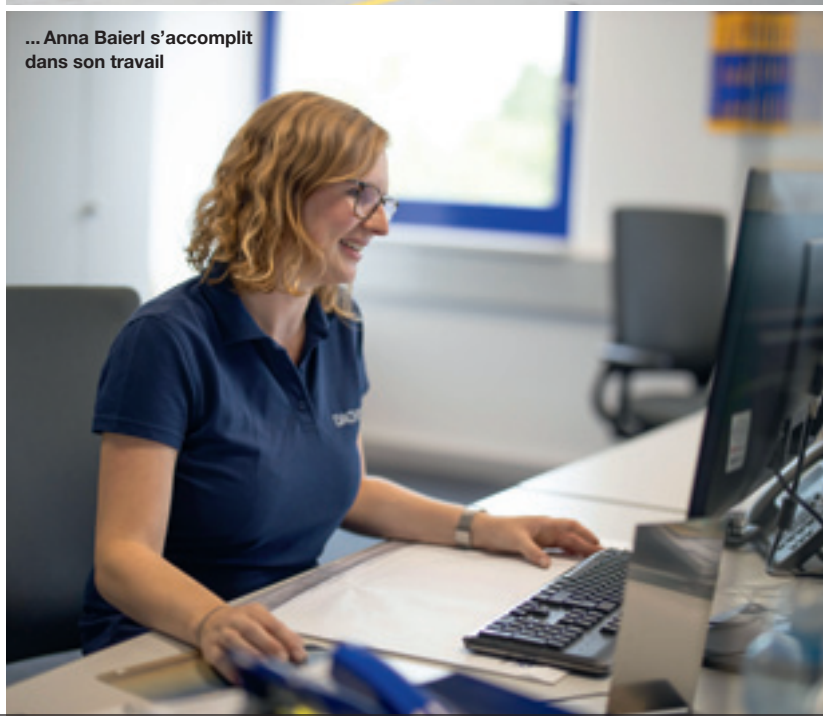
L'agence ayant pris un essor fulgurant, elle indique que « de nombreuses choses ont été depuis accomplies par l'équipe dont elle est très fière. » L'excellent travail de la jeune femme n'a bien sûr pas échappé à Markus Wenzl, General Manager European Logistics dans le groupe de Munich, auquel est rattachée l'agence d'Unterschleissheim sur un plan organisationnel. Aussi, Anna Baierl n'a pas eu à prêcher un converti pour qu'il concrétise son désir de donner un nouveau tournant à sa carrière. Au quatrième trimestre 2021, elle intègrera l'agence de Munich où elle exercera une nouvelle mission dans le secteur des expéditions euronationales.

C'est une nouvelle étape dans son parcours si particulier chez Dachser : « Toujours évoluer, telle est la devise qui m'anime. Dachser rend cela possible et c'est bien ! » Quelle chance, estime aussi Anna Baierl, qu'elle ait osé franchir le pas vers l'entreprise familiale malgré ses réserves initiales.

L. Becker

Attentive aux autres ...

... et aux missions à mener à bien ...



... Anna Baierl s'accomplit dans son travail

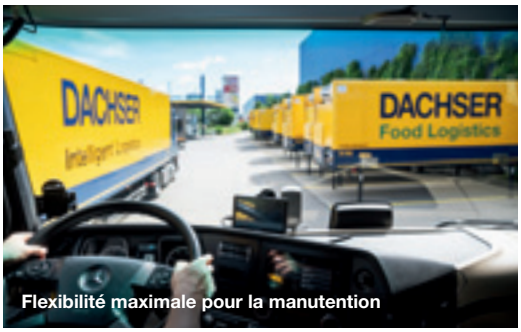
Partie intégrante du paysage logistique : les caisses mobiles

La caisse mobile fête ses 50 ans

Le conteneur standard dédié au groupage fête cette année son 50e anniversaire. C'est l'une des innovations révolutionnaires dans le domaine de la logistique terrestre.

Les dimensions réglementées et standardisées sont la marque de fabrique du conteneur maritime. Elles ont considérablement amélioré la flexibilité et l'efficacité de leur manutention et des procédures associées. C'est Thomas Simon, beau-fils du fondateur de l'entreprise, Thomas Dachser, puis membre du comité de direction de Dachser, principalement chargé du développement de la technologie et des affaires internationales, qui a eu l'idée de transposer ce modèle et le concept de système associé de la mer à la route en Europe.

Il a élaboré les plans d'un conteneur de transport standardisé qui pourrait être détaché de l'unité routière et « échangé » entre les véhicules et l'a finalement développé en collaboration avec le constructeur de véhicules utilitaires Kögel Trailer. Avec des dimensions fixes et des béquilles repliables comme caractéristiques principales, la caisse mobile est née en 1971.



Flexibilité maximale pour la manutention

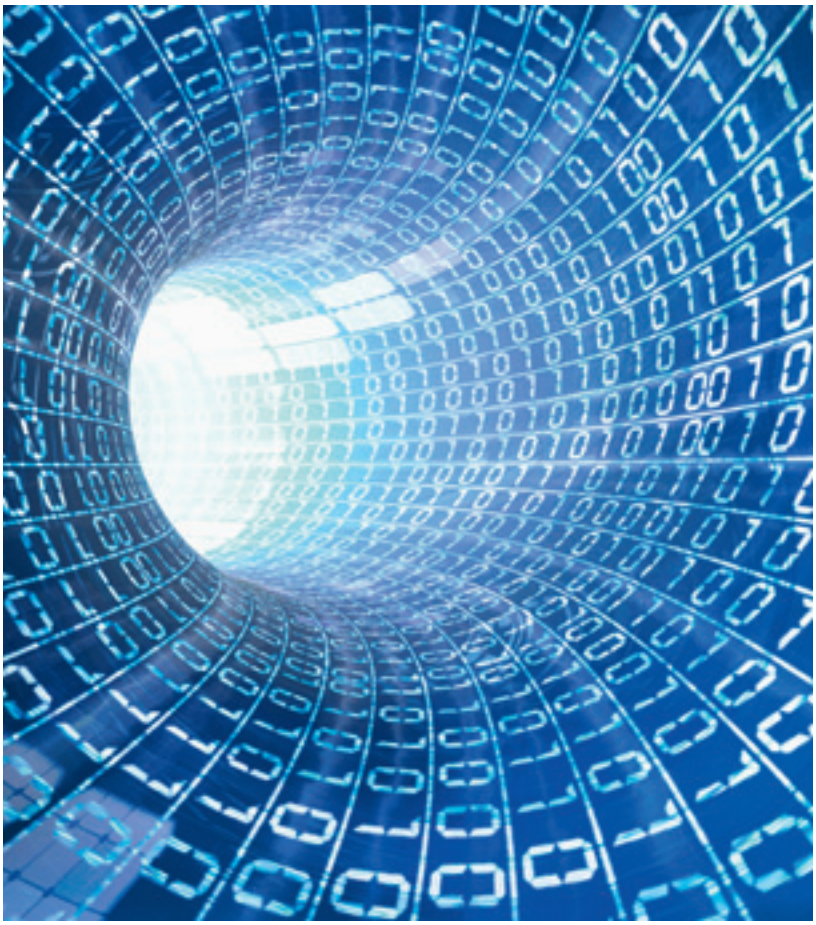
L'idée qui révolutionne la logistique

En trois ans seulement, Dachser a converti l'ensemble de sa flotte au nouveau conteneur de transport. La généralisation des caisses mobiles a suivi en 1980. Aujourd'hui, l'entreprise utilise 8 000 caisses mobiles. Ce qui n'était au départ qu'une idée a depuis révolutionné l'ensemble du monde de la logistique.

Et l'histoire de l'innovation et de l'esprit pionnier se poursuit. Même si la caisse mobile reste la référence ultime en termes d'efficacité de l'espace de chargement, Dachser va convertir toute la flotte de semi-remorques de sa ligne d'activité logistique européenne en ce que l'on appelle des mega-trailers, qui offrent plus d'espace intérieur. « Nous voulons être le premier grand prestataire de services de groupage en Europe à utiliser des mega-trailers au lieu des semi-remorques standard », déclare Alexander Tonn, COO Road Logistics chez Dachser

Nouveau stade dans l'analyse des données

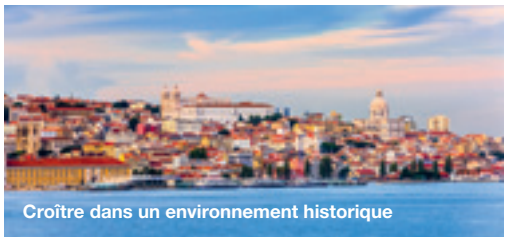
Depuis début juin, Dachser a mis en commun l'expertise acquise dans le cadre de divers projets de recherche et d'innovation sur les thèmes de l'intelligence artificielle, du Machine Learning et de la science des données dans son nouveau centre de compétences (CC) interne « Data Science & Machine Learning (DS&ML) ».



L'importance de l'intelligence artificielle, du Machine Learning et de la science des données pour le transport, la logistique et la gestion de la chaîne logistique continuera de croître dans les années à venir. « C'est pourquoi il est d'une grande importance pour Dachser de renforcer encore son expertise dans ce domaine majeur et d'étendre sa capacité à mettre en œuvre et à exploiter des applications de Machine Learning », déclare Stefan Hohm, Chief Development Officer (CDO). Au sein du groupe, cette mission sera assurée par le CC « DS&ML », en qualité d'interlocuteur principal.
Un exemple d'application spécifique du travail du centre de compétences nouvellement créé est un produit d'IA qui a été développé et déployé dans le cadre du DACHSER Enterprise Lab. Ce modèle de prévision utilise des techniques de Machine Learning pour prévoir les volumes de transport terrestre entrant d'une agence jusqu'à 25 semaines à l'avance. Dachser peut ainsi fournir une aide précieuse aux collaborateurs de ses agences pour les décisions relatives à la planification saisonnière des capacités.

Plus d'espace de chargement – moins d'émissions

+++ PLUS DE CAPACITÉ AVEC L'EUROCOMBI +++ L'agence néerlandaise de Dachser Zevenaar renforce sa flotte de transport longue distance par une « Langere en Zwaardere Vrachtautocombinatie » (LZV), en français, un ensemble de camions extra-longs et extra-lourds. Cet ensemble est désormais aussi déployé sur le trafic régulier transfrontalier à destination de Francfort. Offrant 30 % de capacité de charge supplémentaire, les nouveaux camions économiques EuroCombi contribuent à réduire le trafic et les émissions. Sur les lignes régulières quotidiennes entre Zevenaar et Francfort, Dachser peut ainsi économiser 124 rotations dans l'année. Ces 60 750 km de trajet en moins se traduisent par une économie de 20 000 litres de diesel et une réduction de 63 tonnes de gaz à effet de serre. +++


Croître dans un environnement historique

+++ NOUVELLE AGENCE À LISBONNE +++ Pour faire face à l'augmentation de l'activité dans la région de Lisbonne, Dachser construit un nouveau centre logistique près de la capitale portugaise. Il doit remplacer l'installation actuelle à compter du début d'année 2022. Avec une superficie de 59 200 m², le nouveau site est deux fois plus grand que le site actuel. Dachser dispose au total de sept sites au Portugal. L'ouverture d'une autre nouvelle agence est également prévue à Faro, en Algarve, pour 2022. +++

De la Pologne à Haïfa, des colosses d'acier en Méditerranée

Arrivée des conteneurs au port de Haïfa

Les nouveaux portiques à conteneurs destinés au port de Haïfa sont parvenus à destination depuis la Pologne en transitant par Hambourg. Dachser Air & Sea Logistics a pris en charge le transport de ces portiques de type STS et regroupé plusieurs pièces provenant de fournisseurs de toute l'Europe. C'est un projet hors normes.

Véritables géants des océans du globe, les porte-conteneurs et navires-citernes de la classe post-Panamax doivent leur appellation à leurs dimensions ; ils sont en effet tellement longs et larges qu'ils ne peuvent plus emprunter le canal de Panama, qui est le chemin le plus court entre l'Atlantique et le Pacifique.

En Méditerranée orientale, dans la ville portuaire israélienne de Haïfa, même ces « gros rafiots » sont les bienvenus. Depuis 2010, ils sont pris en charge au terminal à conteneurs de Hacarmel. Les vaisseaux de plus de 350 mètres de long peuvent s'y amarrer. La hauteur d'eau supérieure à 15 mètres au niveau des quais de chargement peut atteindre dix mètres dans les terminaux pétroliers.

Afin de faire face aux tâches qui s'accumulent littéralement sur le quai, le port de Haïfa a commandité à Brême auprès de Kocks Ardelt Kranbau, leader mondial du marché des portiques Goliath et pionnier dans le développement de grues à conteneurs, « la surélévation et l'extension » de quatre nouveaux portiques à conteneurs. Alors que les grues précédentes pouvaient desservir sept à huit →

« Plus les composants sont grands, plus le chargement devient millimétré. »

Hans-Ulrich Brüggemann, Manager Seafreight Projects chez Dachser Air & Sea Logistics

Plus grand port maritime d'Israel, Haïfa est l'un des ports connaissant le plus important débit de marchandises en Méditerranée orientale. Avec 60 %, la manutention des conteneurs maritimes représente la plus grande part du trafic de marchandises.

« étages » de vaisseaux, elles pourront désormais en desservir jusqu'à onze, augmentant ainsi considérablement les performances et l'efficacité de la manutention portuaire.

Des composants de toute l'Europe

Le défi est à la mesure des grues elles-mêmes. « Il fallait pour ce faire rassembler des pièces et des composants de toute l'Europe, et les expédier depuis Hambourg », explique Hans-Ulrich Brüggemann, Manager Seafreight Projects chez Dachser Air & Sea Logistics à Cologne. Les éléments de construction en acier ont été fabriqués en Pologne, 26 tracteurs de conteneurs sont venus d'Anvers et les différents composants des machines ont été livrés par des fournisseurs de toute l'Europe. « Réunir tous ces éléments et orchestrer les processus s'est révélé être une tâche herculéenne », confie Hans-Ulrich Brüggemann. « Rien de tout cela n'aurait été possible sans la coopération empreinte de compréhension et de confiance avec notre partenaire Israel Cargo Logistics (ICL). La ligne dédiée de l'équipe Dachser entre Cologne et Haïfa n'a cessé de sonner tout au long du projet, et ce n'est pas fini. »

Les éléments de la première grue sont arrivés en mars à Haïfa, ceux de la deuxième en juin, et ceux des troisième et quatrième grues sont prévus pour septembre et novembre. La première demande de transport cargo par ICL est parvenue à Hans-Ulrich Brüggemann et son équipe de projet de fret maritime en décembre 2020. « Les grandes dimensions des portiques à conteneurs constituaient un défi particulier », rapporte ce chef de projet expérimenté. « Même démontés, ils restaient surdimensionnés pour un transport par camion ou par bateau. Certaines pièces atteignaient jusqu'à 15 mètres de long. »

Fin prêt pour accueillir les porte-conteneurs géants

C'est l'expérience qui compte

« De nombreux facteurs sont à prendre en compte dans la préparation d'un transport cargo », déclare Hans-Ulrich Brüggeman. « De la planification précise de l'itinéraire, fermeture de routes comprise si nécessaire, jusqu'au dédouanement, nous déterminons la voie d'acheminement la plus efficace. » Les équipes spécialisées dans la logistique de projet de Dachser Air & Sea Logistics ont une grande expérience dans ce domaine. Depuis de nombreuses années, elles conseillent leurs clients dans le monde entier, notamment pour la planification des itinéraires, le choix des modes de transport, et elles prennent en charge le traitement de porte à porte.

De leur site de fabrication en Pologne, les grues ont été transportées par camion jusqu'à Hambourg et conditionnées suivant leur taille dans des conteneurs de 40 pieds standard ou à toit ouvert. Si les éléments en acier, en partie trop larges, ont été expédiés dans des conteneurs de 40 pieds « flat rack » – conteneurs comportant deux parois d'extrémité mais pas de parois latérales ni de toit –, les éléments trop longs l'ont été sur des plateformes de 40 pieds sans aucune parois ni toit. « En termes de planification et de réalisation, ce fut un travail millimétré », précise Hans-Ulrich Brüggeman. « Mais tout a très bien fonctionné. »

À Haïfa, les équipes soudées d'ICL et de Dachser, dirigées par Amir Levy, Commercial Manager Ocean Import chez ICL, ont veillé à ce que les camions acheminent les conteneurs, les flat racks et les plateformes directement vers le site d'installation au port. Pour cette dernière, un mât de levage complètement démonté a été spécialement importé de Pologne, où il retournera en 2022 une fois les travaux terminés. Les portiques à conteneurs peuvent ainsi être rapidement assemblés et préparés de sorte qu'ils soient opérationnels sur le terminal.

« Expédier des portiques à conteneurs complets comportant des pièces de toute l'Europe est un véritable défi », confie Hans-Ulrich Brüggemann. « Mais c'est précisément ce qui rend cette mission aussi passionnante. Lorsque les processus ont bien été rodés, même les plus grosses grues deviennent du fret maritime presque 'normal'. » **M. Schick**

Priorité à la sécurité routière

À compter de 2024, tous les camions et bus nouvellement immatriculés dans l'UE devront être équipés d'un système « Turn Assist » (système d'aide au virage). Dachser a pris les devants et commencé dès le début 2020 à en doter une partie des véhicules de camionnage de 12 agences allemandes en collaboration avec les entreprises de transport. Aujourd'hui, l'initiative en faveur d'une plus grande sécurité routière est relancée. En collaboration avec Charter Way, tous les camions acquis et utilisés par Dachser d'ici la fin 2023 pour le camionnage seront équipés d'un Turn Assist. L'installation d'un tel équipement est déjà la norme depuis quelques années lors de l'acquisition d'un véhicule de transport longue distance.

DACHSER
Intelligent Logistics

La durabilité, clé du succès.

Vers un futur prospère.

La seule voie vers un avenir sûr est sa bonne préparation. Les actions durables sont donc au cœur du modèle de DACHSER. Avec une culture d'entreprise axée sur la responsabilité, l'engagement social et une stratégie globale de protection de l'environnement et du climat, DACHSER est un partenaire fiable, aujourd'hui et demain.

dachser.com