

DACHSER magazine

Un monde de logistique intelligente ■

Global Groupage
Vers une intégration accrue
des réseaux logistiques



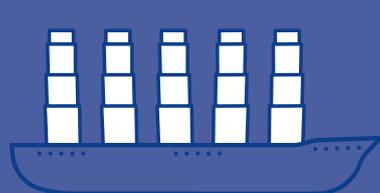
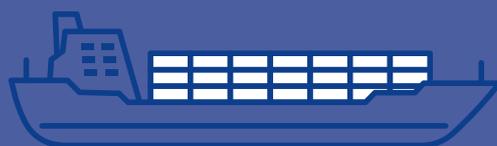
Vastes horizons

Les transports intercontinentaux déterminent le rythme du commerce mondial et font du fret maritime et aérien le domaine de tous les superlatifs et de nombreux records.

24 346

conteneurs transitent sur les mers à bord des plus grands navires-cargos du monde : MSC Irina, MSC Michel Cappellini, MSC

Loreto et MSC Mariella. Le tout premier porte-conteneurs, un pétrolier transformé baptisé « Ideal X », a pris la mer en 1956 avec à peine 58 conteneurs. Les géants actuels peuvent embarquer environ 420 fois la cargaison de ce navire, pionnier du transport maritime.



7 000

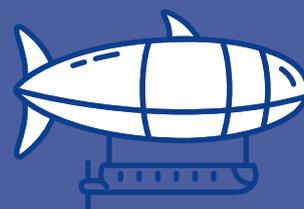
« Oceanbird », le plus grand cargo à voile du monde, devrait transporter des voitures à travers l'Atlantique à partir de 2027 en émettant 90 % de CO₂ en moins que les autres navires marchands.

Selon les experts, ce concept propulsé non pas par des combustibles fossiles, mais par des voiles télescopiques de 80 mètres de haut, ouvre la voie à une navigation durable. Un moteur auxiliaire sera uniquement utilisé en cas d'urgence et pour les manœuvres portuaires.

4 500

C'est le nombre de kilomètres que devrait parcourir le dirigeable « Pathfinder », conçu par la société américaine LTA Research. D'une longueur de 125 m, ce ballon est équipé d'un système de propulsion

hybride composé de deux générateurs diesel de 150 kW et de 24 batteries alimentant douze moteurs électriques. Avec une vitesse d'environ 110 km/h, il est beaucoup plus lent qu'un avion, mais le temps de transport est compensé par d'énormes avantages pour le climat.



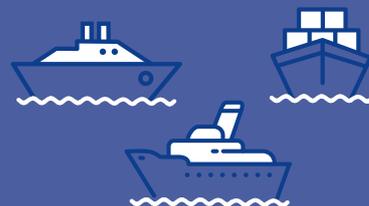
117 000 000 tonnes

de fret ont été transportées par avion en 2022. C'est beaucoup moins que le commerce maritime mondial, qui représente plus de dix milliards de tonnes. Avec un volume de 4,2 millions de tonnes, Hong Kong est le premier aéroport mondial pour le fret aérien. Il devance Memphis (Tennessee) et Anchorage (Alaska).

40 %

du trafic maritime mondial passe, selon les estimations, par le détroit de Malacca. Cette voie de navigation qui relie l'océan Indien et la mer de Chine méridionale est la plus

fréquentée. Entre 200 et 250 navires parcourent chaque jour les 800 km de ce passage qui ne mesure que 2,8 km de large dans sa partie la plus étroite.



Message from the CEO



Chère lectrice, cher lecteur,

« L'important n'est pas de prédire l'avenir, mais de s'y préparer. » Dans la période de profonde transformation que nous vivons, cette réflexion de Périclès, homme d'État de la Grèce antique, est plus que jamais d'actualité.

Après les deux années de conjoncture exceptionnelle qui ont suivi la pandémie de COVID-19 et les perturbations des chaînes logistiques mondiales, le dernier exercice de Dachser a été marqué par la faiblesse de la demande, des surcapacités dans le fret aérien et maritime et une augmentation des coûts due à l'inflation. Face à cette contraction du marché, nous avons décidé d'agir de manière anticyclique et avec clairvoyance. En 2023, nous avons donc étendu notre réseau européen de groupage, renforcé notre position sur le marché de la logistique alimentaire au Benelux et dans les pays nordiques, et élargi notre présence en Afrique du Sud, au Japon et en Australie.

Le dossier de cette édition se penche sur l'approche que nous avons adoptée pour répondre à l'évolution du marché. Nous y exposons comment Dachser compte établir des liens fiables entre les individus et les marchés sur tous les continents. Nous souhaitons ainsi poursuivre notre croissance en développant une solution intégrée à l'échelle mondiale pour les envois de porte à porte et la logistique contractuelle.

Nous sommes donc non seulement prêts à affronter les défis à venir, mais également ravis et impatients de les relever afin de façonner l'avenir.

Cordialement,

Burkhard Eling, CEO de Dachser



Retrouver d'autres points de
vue sur mon profil LinkedIn



06

Compétences

16

Food Logistics :
La dynamique du froid

20

Labo du futur :
Des camions pour une nouvelle ère

22

Action climatique :
Une alliance pour l'avenir

24

Recherche et Innovation :
Un robot à la manœuvre

26

Air & Sea : Des cocottes haut de gamme – partenariat avec Le Creuset

Réseau

30

Compétences réseau :
Des nouvelles du monde Dachser

32

Gestion des chaînes logistiques :
Interconnectés à l'ère de la mobilité électrique

Bonnes nouvelles

35

Corporate Citizenen :
Projet humanitaire au Pérou

06

Dossier

Global Groupage –
vers une intégration accrue
des réseaux logistiques

Forum

12

Hommes & marchés :
Transformations

14

Panorama :
La puissance des images



32

Crossdocking

Liens vers l'univers numérique Dachser

Une croissance durable

En ce mois de mars, Burkhard Eling, CEO de Dachser, a présenté les chiffres de 2023. Après des années records réalisées dans des conditions exceptionnelles, l'heure est désormais à la consolidation.

https://bit.ly/DAmag_01_24_Chiffres



Communauté digitale

Dachser a reçu le prix « Citizen Development Empowerment Award », qui récompense la mise en place d'une communauté de collaborateurs construisant leurs propres applications, sans connaissance en programmation.

https://bit.ly/DAmag_01_24_Récompense_smapOne



Toujours plus de groupage

En début d'année, Dachser a ouvert deux nouvelles liaisons pour améliorer les délais et l'efficacité de ses services de groupage ainsi que de lots complets et partiels à destination et en provenance de la Tunisie et de la Turquie.

https://bit.ly/DAmag_01_24_Réseau



Une agence responsable

L'agence Dachser de Strasbourg déploie le concept « DACHSER Emission-Free Delivery ». Afin de livrer le centre-ville sans aucune émission d'ici fin 2024, elle intègre trois nouveaux camions électriques à sa flotte.

https://bit.ly/DAmag_01_24_Strasbourg



Mentions légales

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

Abonnez-vous à notre eLetter !

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

Scannez le QR code



Global Groupage :

Vers une intégration accrue des réseaux logistiques





Le monde change, les marchés aussi. Les intérêts et les relations géopolitiques évoluent. Les chaînes logistiques sont perturbées. De nouveaux concepts s'avèrent donc nécessaires. En l'occurrence, la logistique doit connecter de manière optimale les solutions internationales de logistique contractuelle et de transport.

La situation semble paradoxale. D'une part, la numérisation effrénée rapproche de plus en plus les êtres humains et les marchés. D'autre part, en raison des crises, des guerres et de l'évolution des intérêts et des rapports de forces géopolitiques, la tendance à former des blocs, au protectionnisme et au renoncement au libre-échange s'intensifie comme rarement. Mais une chose est sûre : les cartes sont constamment redistribuées.

Sans oublier que les économies progressent à des vitesses qui varient fortement : si, en 2008, le PIB européen et américain étaient encore similaires, l'écart est désormais de 80 % au profit des États-Unis. À l'avenir également, la majeure partie de la croissance mondiale sera enregistrée en dehors de l'Europe. Selon les estimations du Fonds Monétaire International, les pays de la zone Asie-Pacifique (APAC) réaliseront plus de 40 % du PIB mondial d'ici 2040 et plus de 50 % d'ici 2050. Actuellement, l'Asie abrite à elle seule neuf des dix plus grands ports au monde.

Dans une étude récente intitulée « Geopolitics and the geometry of global trade », le McKinsey Global Institute se penche sur différents aspects de cette disparité. Les auteurs analysent les liens qui existent actuellement entre les pays et économies ainsi que leur éventuelle évolution, et ce indépendamment de la distance géographique réelle. Les nouveaux « arpenteurs de la géométrie du commerce mondial » présentent deux évolutions possibles. La première consiste en une « démondialisation » du commerce international, qui s'illustre par la distanciation croissante entre la Chine et les États-Unis. Les deux premières économies mondiales s'imposent des sanctions, notamment douanières, limitent réciproquement l'accès à leur marché respectif, séparent la recherche du développement, et déploient bien d'autres mesures de cloisonnement.

La collaboration au service de la résilience

Pour les auteurs de l'étude, il existe également une alternative plus favorable qui serait une diversification du commerce, les opportunités de collaboration étant alors évaluées en tenant compte des risques géopolitiques. Cette approche apporterait en effet de nombreux avantages, comme une résilience accrue face à certaines formes de rupture d'approvisionnement ou encore la possibilité de soutenir un système commercial et une économie plus intégratifs. Pour cela, une confiance →



Avec Global Groupage, nous développons la solution de groupage de demain pour nos clients actifs à l'international.

Burkhard Eling, CEO de Dachser

mutuelle et un échange ouvert et transparent sont indispensables. « Sans coopération, il sera impossible d'établir un vaste réseau diversifié de relations commerciales », indique l'étude.

Le temps est compté. Surtout pour les économies européennes, handicapées par le pessimisme conjoncturel actuel. « Dans la décennie qui vient, environ 85 à 90 % de la croissance mondiale sera générée en dehors de l'UE », a déclaré Valdis Dombrovskis, Commissaire européen au Commerce, lors de la dernière Conférence de Munich sur la sécurité en février 2024. « Il est donc crucial d'être connectés si nous voulons préserver notre croissance et notre prospérité. »

Relier les réseaux internationaux

« Le monde qui nous entoure évolue. Les marchés évoluent. Nos clients évoluent. Et nous aussi, nous devons évoluer », constate Burkhard Eling, CEO de Dachser. « Dès lors que l'accent est mis sur une croissance durable de Dachser en Asie et en Amérique, cela doit se refléter dans l'organisation et la qualité de nos réseaux. Pour établir dès aujourd'hui la base des business models du futur, nous renforçons davantage le noyau extrêmement stable et performant de notre activité de groupage européenne et nos offres de logistique intercontinentales. Envisager l'avenir, c'est à la fois un impératif pour une entreprise familiale comme Dachser, mais aussi un privilège. » Burkhard Eling précise qu'une mission centrale consiste à regrouper une multitude de services individuels pour proposer une solution globale intégrée, complète et continue pour les transports entre l'Europe et le reste du monde. « Une solution baptisée Global Groupage », annonce-t-il.

Road Logistics crée les conditions pour une intégration d'envergure du marché aérien, maritime et de la logistique. Au cours de ces dernières décennies, ce réseau de groupage s'est fortement développé pour devenir l'un des plus grands et des plus performants d'Europe. « Le rapprochement physique et logiciel de nos deux réseaux, European Logistics et Air & Sea Logistics, nous permettra de proposer à nos clients internationaux une nouvelle approche intégrée et un accès à de nouveaux marchés depuis et vers l'Europe », souligne Tobias Burger, COO Dachser Air & Sea Logistics. « À l'échelle internationale, cela n'est possible que si, à l'instar de Dachser, le réseau a atteint une certaine maturité et lorsque toutes les équipes impliquées dans le monde entier se coordonnent au service des clients. »

Les services logistiques, vont au-delà du transport d'un point A à un point B. Dachser se distingue avec des services intégrables grâce au regroupement de ses vastes réseaux pour les proposer à ses clients. « Lors de la création et de l'exten-

sion systématiques du réseau Road Logistics, Dachser a toujours voulu être le prestataire logistique le plus intégré, offrant une qualité qui nous démarque de la concurrence », explique Alexander Tonn. « C'est cette combinaison entre nos actifs, nos équipes, nos données et nos technologies qui fait la particularité des réseaux Dachser. »

Toujours selon le COO Road Logistics, la mise à profit des expériences du domaine d'activités European Logistics pour développer l'ASL permet de réunir le meilleur des deux mondes (Road Logistics et Air & Sea Logistics) dans tous les domaines. « Nous développons ainsi progressivement nos solutions globales de transport et de logistique contractuelle de bout en bout », confirme Tobias Burger.

Le numéro 3/2023 du DACHSER magazine expliquait déjà comment Dachser pilote l'ensemble de la chaîne logistique mondiale, des achats en Asie jusqu'à la livraison chez le client, avec l'exemple d'un client du domaine technologique. Dans la mise en place de ses chaînes logistiques, ifm electronic bénéficie de la liaison entre les réseaux mondiaux de transport aérien, maritime et routier. Dachser Air & Sea Logistics assure le transport des composants produits depuis Hong Kong vers l'Europe à bord de conteneurs maritimes. À Hambourg, ils sont expédiés en train vers le sud de l'Allemagne. Les conteneurs sont déchargés sur le site de Dachser à Langenau, près d'Ulm. Les produits poursuivent ensuite leur route par camion jusqu'au plus grand site de développement et de production d'ifm, à Tettnang (Bade-Wurtemberg), d'où ils sont expédiés vers la France, la République tchèque et la Pologne. Le tout avec une transparence totale et un suivi qualité optimal sur toute la chaîne logistique, et ce avec des délais raccourcis.

Une solution au service des clients

Actuellement, les économistes, comme McKinsey, suggèrent aux entreprises actives à l'international de revoir leur stratégie : « Face aux incertitudes actuelles, les chefs d'entreprises doivent impérativement se préparer à d'importants changements potentiels dans la structure du commerce international. » Le rapport conseille également de mettre en place une stratégie pour s'adapter à l'évolution du monde. « Avec Global Groupage, nous développons la solution de groupage de demain pour nos clients actifs à l'international », explique Burkhard Eling. « Cette démarche s'inscrit dans le cadre de la mission de Dachser qui consiste à créer la combinaison et l'intégration de réseaux logistiques les plus intelligents au monde et d'ainsi optimiser le bilan logistique de nos clients. C'est une solution prometteuse, d'autant plus en ces temps difficiles. »

M. Schick

Un monde de données pour tous



La plateforme DACHSER garantit la transparence de tous les processus

La mise en commun des réseaux Road Logistics et Air & Sea Logistics de Dachser pour créer une solution logistique internationale requiert une transparence extrême pour les clients. Mission accomplie grâce à la nouvelle plateforme DACHSER.

Dachser se rapproche de son objectif d'être le prestataire logistique le plus digitalisé au monde : « La plateforme DACHSER réunit les services Road Logistics et Air & Sea Logistics dans une interface conviviale et moderne. Les utilisateurs bénéficient d'innovations pionnières, comme le suivi de bout en bout le long des itinéraires de tous les modes de transport », explique Lars Relitz, Head of Corporate Digital Innovation & Development chez Dachser. « Avec cet outil et notre réseau international, nous sommes fiers de proposer la solution la plus intelligente du secteur logistique. »

Depuis avril 2023, des clients pilotes du secteur aérien utilisent déjà une première version de la plateforme. « Ils ont pu commencer à travailler de manière efficace avec le logiciel, ce qui nous a permis d'obtenir des retours détaillés pour continuer le développement au cours des mois suivants », poursuit Lars Relitz, insistant sur le caractère itératif et centré client de l'approche. « Notre ambition est de proposer une plateforme digitale, transversale, centrée sur le client et répondant aux attentes du marché basée sur une technologie dernier cri. »

Pendant des phases de développement et de tests, l'équipe de projet de Dachser a régulièrement enquêté sur les besoins des utilisateurs et étudié les retours sur la conception des produits. « Nous avons ainsi récolté des données importantes sur la convivialité, le design et les fonctionnalités de la plate-

forme pendant son utilisation. Nous avons donc pu optimiser de manière encore plus ciblée l'offre de la plateforme et adapter les processus là où c'était nécessaire », explique Cornelius Kubik, Department Head DACHSER platform.

L'accès à la plateforme DACHSER a été progressivement étendu aux clients pour que les développeurs reçoivent des retours en continu et l'optimisent en fonction de ces données. Un processus idéal, selon Cornelius Kubik : « Nous en apprenons tous les jours et le chemin vers la version finale est encore long. Mais les commentaires positifs des premiers utilisateurs confirment que nous sommes sur la bonne voie. »

Les avantages de la plateforme DACHSER pour les utilisateurs

■ Accès unique

Réseaux Road, Air & Sea intégrés sur une plateforme : un logiciel unique pour envoyer les demandes d'expéditions puis gérer et suivre les envois.

■ Comparaison complète des prix

L'utilisateur voit les prix de différents itinéraires de transport et compare les offres.

■ Suivi & traçabilité en un clic

Une seule liste pour toutes les expéditions routières, aériennes et maritimes.

■ Suivi complet des expéditions

Toutes les expéditions peuvent être consultées tout au long de leur parcours.

■ Communication

Désormais, les clients pourront utiliser la plateforme pour contacter leurs interlocuteurs dans les agences.

■ Téléchargement de documents

Les documents liés aux expéditions peuvent être téléchargés et collectés dans la vue d'ensemble correspondante.



« Notre objectif **est clair** »

Depuis le 1^{er} janvier 2024, Tobias Burger est le nouveau COO Air & Sea Logistics de Dachser. Pour l'avenir, ce titulaire d'un doctorat en gestion d'entreprise âgé de 46 ans mise sur la force de l'organisation ASL et sur le potentiel de Global Groupage, la solution de services internationaux et intégrés de transport et de logistique contractuelle.

M. Burger, vous avez un doctorat en gestion d'entreprise. Lorsque vous étiez encore à l'université, vous doutiez-vous que votre parcours vous mènerait vers la logistique ?

Tobias Burger : Non, à l'époque, pas du tout. En revanche, j'ai toujours eu un intérêt pour les réseaux complexes et les entreprises en phase de changement. La logistique est la disci-

pline reine de la maîtrise de la complexité avec des standards et de l'optimisation de flux dans le contexte international. C'est pour cela qu'elle me fascine.

Comment avez-vous établi le contact avec Dachser ?

C'est Dieter Truxius, l'ancien CFO (Chief Financial Officer) de Dachser, qui a établi le contact avec Bernhard Simon, l'ancien CEO et actuel président du Conseil de surveillance de Dachser. La vision à long terme de l'entreprise m'avait immédiatement motivé car j'aime poursuivre des objectifs stratégiques. J'ai aussi été convaincu par l'engagement en faveur des relations humaines et des valeurs. À l'époque, cela m'a beaucoup plu, aujourd'hui encore, c'est l'une des caractéristiques essentielles qui font de Dachser une entreprise unique. Autre aspect qui m'a tout de suite attiré : la croissance et le potentiel de développement de Dachser. Cela s'est confirmé au cours des années suivantes : quand j'ai rejoint Dachser, il y avait entre 17 000 et 18 000 salariés, contre environ 34 000 aujourd'hui.

Pour vous, qu'est-ce qui rend la logistique si particulière ?

La complexité, car une chaîne logistique implique toujours une multitude d'acteurs. Par exemple, transporter une palette de Hong Kong à Kempton, c'est très complexe. Ajoutons à cela

Notre mission est désormais d'opérer le changement pour adopter une approche intégrée et orientée réseau dans tous les secteurs d'activité.



Tobias Burger, COO d'Air & Sea Logistics chez Dachser



les chaînes d'approvisionnement des clients, qui veulent recevoir leur marchandise à temps, et l'ensemble est d'autant plus exigeant.

Autre facteur : l'internationalité. Je pense en particulier au transport aérien et maritime, une activité internationale qui implique de nombreuses nations, économies et cultures. La logistique, c'est ce qui relie tout ce qui se passe dans le monde. Pendant la crise du coronavirus, nous avons bien vu que, si les chaînes logistiques ne fonctionnent pas, les supermarchés sont vides. Soudain, certains articles sont difficilement trouvables, les lignes de production s'arrêtent, ce qui finit par affecter les économies. La pandémie a mis au grand jour l'importance d'une logistique efficace. En logistique, l'enjeu consiste à combiner la complexité, l'internationalité et les difficultés avec des processus standardisés les plus fluides possibles.

Vous avez occupé différents postes chez Dachser, dans le domaine des finances puis de la stratégie, et enfin au sein de la gouvernance d'entreprise. Quand avez-vous compris que votre parcours vous mènerait vers l'ASL ?

Dans le cadre de la gestion des thèmes abordés par l'Executive Board, je me suis focalisé sur quelques projets prioritaires, notamment, à partir de 2015, le développement et la transformation de l'activité air et mer. Mon rôle de l'époque m'a amené à aider à standardiser les processus et développer un business model pour ASL. C'est pour cela que je connais très bien les processus et le business model d'ASL.

Vous avez dit un jour que, dans le domaine opérationnel, l'erreur est inévitable. Comment gérez-vous les erreurs ?

Comme pour tout dans la vie, l'important est d'apprendre de ses erreurs et d'en tirer les bonnes conclusions. Un exemple : j'ai pris mes fonctions de Managing Director ASL EMEA pendant la pandémie de COVID-19. Nous devions évaluer les circonstances et prendre des décisions nouvelles tous les jours, voire toutes les heures. Les conditions-cadres changeaient à une vitesse ahurissante. Avec des temps de réaction si courts, il est normal de parfois prendre de mauvaises décisions. Mais l'avantage, dans ce cas-là, c'est qu'on peut aussi les corriger rapidement. On peut

les éviter en se recentrant régulièrement, et en se demandant quel est l'objectif à long terme et avec quelles mesures à court terme on compte l'atteindre. Pour moi, tirer des enseignements de ses erreurs fait partie intégrante de ce processus de développement.

Quelle est votre mission à l'ASL ?

Le secteur commercial est actuellement en pleine transformation et, comme chacun le sait, dans une période compliquée. Avec son approche basée sur le commerce et son attention centrée sur le profit, il atteint actuellement ses limites naturelles. Notre mission est désormais d'opérer le changement pour adopter une approche intégrée et orientée réseau dans tous les secteurs d'activité. C'est le concept de Global Groupage. Cela se traduit par une attente positive puisqu'il s'agit de la prochaine étape de développement du business model. En reliant les transports intercontinentaux à notre puissant réseau routier européen, nous voulons offrir à nos clients une solution porte-à-porte continue et globale. Ceci est la base du développement de solutions de logistique intégrées uniques. Ce projet est accueilli avec une grande ouverture d'esprit et la volonté de changer.

Global Groupage requiert-il des clients qu'ils repensent leur façon de travailler ?

Il y a différents types de clients. Certains pensent encore en processus individuels. Cela commence par les services d'achats qui, parfois, ne sont pas les mêmes pour l'aérien, le maritime, le routier et l'entreposage pour ne pas tout donner à un seul prestataire. Nous devons guider ces clients et leur démontrer les avantages d'une approche intégrée en termes de coûts, de délais et de réductions des émissions de CO₂. Les analyses quantitatives des chaînes logistiques peuvent nous aider.

D'ailleurs, ce sont surtout les clients internationaux qui s'intéressent à une solution intégrée, continue et fiable d'import-export entre l'Asie et l'Amérique ou encore l'Allemagne et l'Europe, avec des promesses fermes de délais et de qualité. Ces clients soulignent toutefois également qu'il n'y a que très peu de logisticiens actifs à l'international qui réussissent à réaliser cette performance. Et c'est justement là que nous, Dachser, pourrions apporter une valeur ajoutée unique à nos clients.

Tobias Burger a débuté sa carrière en tant que consultant en stratégie chez Siemens Management Consulting. Il a ensuite rejoint Dachser en 2009. Après avoir occupé plusieurs postes dans les services Controlling et Stratégie, il a été nommé à la direction de Corporate Governance. En 2019, il est devenu directeur adjoint d'Air & Sea Logistics aux côtés d'Edoardo Podestà. Parallèlement, il assurait la direction commerciale de l'activité fret aérien et maritime. En 2021 et 2022, il a dirigé avec succès la Business Unit ASL EMEA au poste de Managing Director.

Hommes & marchés

En quête de valeur ajoutée

Évoluerons-nous bientôt dans des mondes virtuels appelés métavers ? Malgré sa persistance, cette notion peine toujours à s'imposer. En 1938, dans son recueil de conférences intitulé « Le théâtre et son double », le poète français Antonin Artaud évoquait déjà la réalité virtuelle. Il l'appliquait toutefois aux arts de la scène. 70 ans plus tard, des individus venus du monde entier, ou plus précisément leurs avatars se réunissaient dans un univers virtuel en 3D. Ce nouveau monde appelé « Second Life » n'a toutefois jamais captivé le public. La situation est différente dans le métavers industriel, qui entre actuellement dans une nouvelle phase. Dans cet environnement, les jumeaux numériques, les simulations spatiales, les espaces de travail interactifs améliorés et les espaces numériques collaboratifs apportent aux entreprises une réelle valeur ajoutée. Si la vision d'êtres humains collaborant avec l'intelligence artificielle pour résoudre des problèmes concrets en temps réel n'est pas nouvelle, sa mise en œuvre ne fait que commencer.



Renaissance du vinyle

Le numérique s'impose, presque partout. Dans le domaine de la musique, les plateformes de streaming sont devenues incontournables pour les artistes qui y trouvent leur public et s'y distinguent avec de nouvelles créations. Quand il s'agit de gagner de l'argent, les supports physiques ont toutefois encore la côte. La semaine précédant Noël, plus de deux millions d'albums vinyles ont été vendus aux États-Unis. La superstar Taylor Swift arrive une nouvelle fois en tête avec 194 000 albums vendus. Elle établit ainsi un nouveau record en surfant sur la tendance rétro.

Vite fait, bien fait

L'essor du commerce électronique modifie notre façon de faire nos achats. Les deux entreprises chinoises, Temu et Shein, ont fait de la « fast fashion » leur marque de fabrique : elles produisent et commercialise rapidement du prêt-à-porter à prix très bas. Selon le journal *Süddeutsche Zeitung*, cette approche a entraîné une augmentation soudaine du fret aérien mondial et donc du prix du transport. Actuellement, Shein et Temu envoient 600 000 colis par jour vers les États-Unis. En Allemagne, ce chiffre serait d'environ 400 000. Pour ce faire, les deux entreprises font décoller une centaine d'avions-cargos de type Boeing 777 chaque jour. Les intermédiaires, tout comme les centres logistiques ou les entrepôts, ont été supprimés. Cette approche est rentable tant que la marchandise est directement livrée depuis la Chine au domicile des clients à Berlin, New York ou Rio de Janeiro. Les retours sont immédiatement détruits. Les défenseurs de l'environnement et des consommateurs s'insurgent contre ces pratiques contraires au développement durable, qu'ils considèrent comme une « catastrophe ».



Un bot créatif

ChatGPT a fait son entrée dans notre vie quotidienne et ne cesse de se surpasser. « Nourri » correctement, le bot ne se contente plus de faire des recherches et de rédiger des textes, il se met aussi à composer. Le guitariste et compositeur Adrian Sieber a présenté avec Jakob Haas, violoncelliste de l'orchestre symphonique de Munich, la toute première composition originale de ChatGPT. Selon Jakob Haas, les sonorités un peu décalées « sont très modernes et inattendues. C'est très intéressant. »

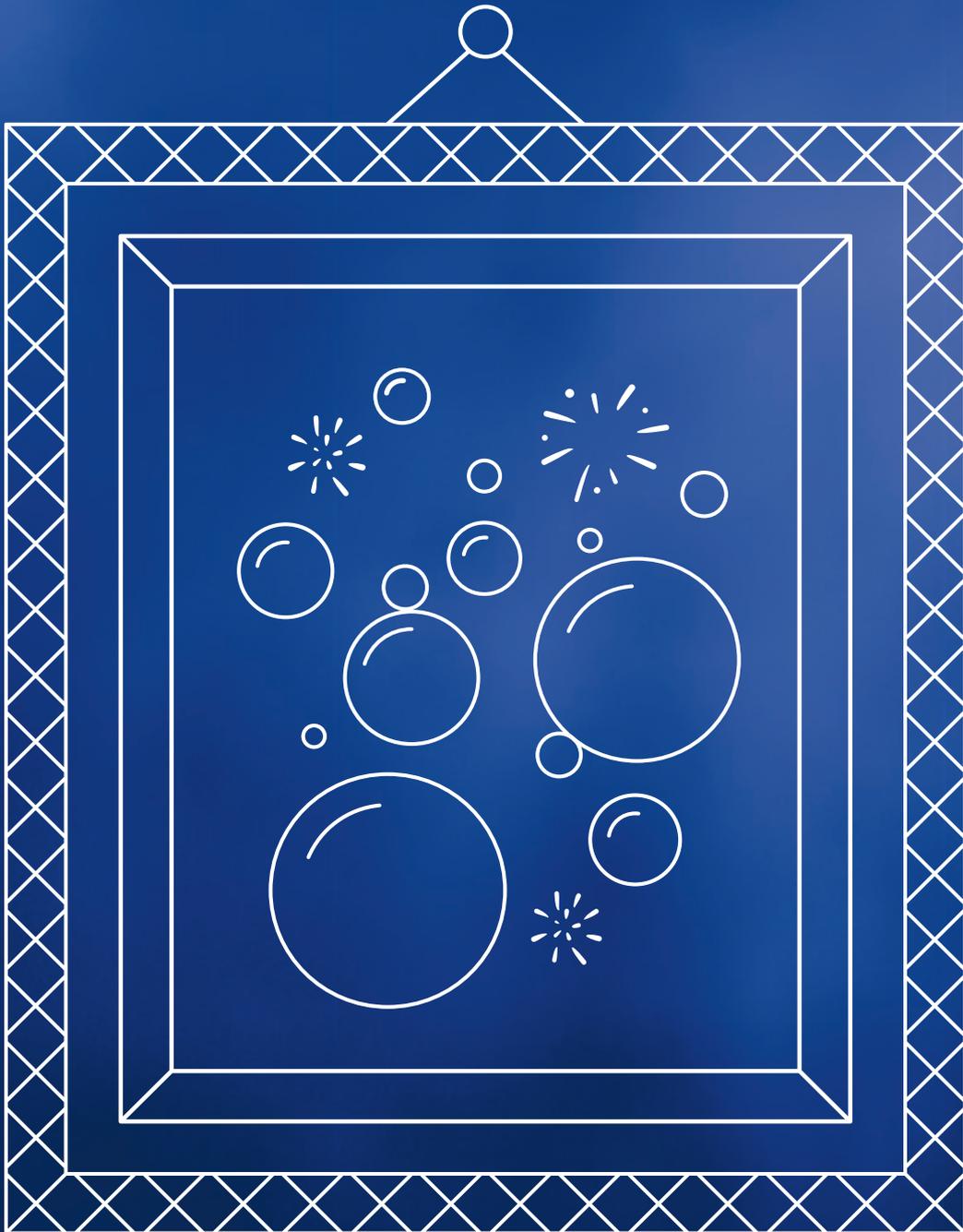
De précieux teckels

Comment transformer un chien pendulaire en super teckel ? Le 21 juin 2023, lors de la Journée mondiale du teckel, Mercedes Benz a lancé une nouvelle édition en bois de 28 cm du chien culte qui remue la tête sur la plage arrière, en partenariat avec Superplastic, le designer américain de figurines en plastique. Cette année, à l'occasion du Consumer Electronics Show de Las Vegas, l'entreprise est allée encore plus loin. Elle a proposé son Superdackel sous forme d'art purement virtuel, dans une édition limitée de 1 000 pièces. Des certificats d'authenticité numériques, appelés NFT (jeton non fongible), définissent la valeur de cette pièce de collection. Parallèlement, Mercedes met en scène plusieurs modèles emblématiques de la marque, offrant ainsi à ses clients une expérience émotionnelle innovante dans un monde virtuel.



Panorama

La puissance des images



En période de crise, il est crucial pour l'économie et le commerce de trouver des perspectives d'avenir. Pour cela, les économistes misent depuis toujours sur la puissance du langage imagé.

Quand les géants du web se mettent à construire des voitures, les plateformes de commerce en ligne à exploiter des centres de données et le patron d'un constructeur de voitures électriques à investir des milliards pour aller sur Mars, certaines personnes n'en croient pas leurs yeux. Les autres se sentent confortées dans l'idée que la seule chose dont on puisse encore être sûr, c'est le changement rapide et incessant du monde, avec des règles en perpétuelle évolution. C'est dans ce contexte qu'est apparu le terme « VUCA », un acronyme anglais signifiant volatilité, incertitude, complexité et ambiguïté.

Pour l'homo economicus, décrire l'opacité du monde est un besoin fondamental qu'il ne satisfait pas uniquement avec des acronymes abstraits. Depuis l'Antiquité, les économistes ont recours à un langage imagé. Le terme « économie » vient du grec « oikos » qui signifie « maison », désignant non seulement le bâtiment, mais aussi l'ensemble des individus vivant sous le même toit, y compris les activités et les biens nécessaires au bon fonctionnement du foyer. Dans l'Antiquité comme au Moyen Âge, les relations entre hommes et femmes, parents et enfants, maîtres et serviteurs au sein de la maison reflétaient l'organisation des communautés et des entités économiques, reproduisant les rapports hiérarchiques et de dépendance qui les caractérisaient.

La main invisible

Dans son œuvre majeure, « La Richesse des nations », le philosophe écossais des Lumières Adam Smith (1723 – 1790) utilise l'image, toujours employée aujourd'hui, de la « main invisible ». Cette théorie, selon laquelle l'ensemble des actions individuelles guidées par l'intérêt personnel

de chacun contribuent à la richesse et au bien commun, a profondément marqué la pensée économique classique. Cette « main invisible » permettrait à l'économie d'atteindre un équilibre naturel.

C'est également ce que souhaite démontrer John Maynard Keynes (1883–1946), célèbre économiste, homme politique et mathématicien britannique, qui étudie les causes des cycles économiques durant la Grande Dépression des années 1930. Pour expliquer les fluctuations des taux d'intérêt, il abandonne la métaphore du pendule, c'est-à-dire des oscillations de phénomènes naturels, et adopte la notion d'élasticité. Ce concept extrêmement souple explique les variations par l'évolution du rapport entre les attentes, la confiance des individus et les actions qui en découlent. Selon Keynes, l'État doit par conséquent augmenter ses dépenses en période de récession pour stabiliser l'économie et stimuler la demande de biens et de services. Pour expliquer ces principes aux citoyens et aux contribuables n'ayant pas les connaissances scientifiques requises, les politiques ont souvent recours à des images. Par exemple, pour influencer les flux financiers, les banques centrales « injectent » de l'argent sur le marché. Elles dynamisent ainsi les circuits économiques afin de faire remonter le « baromètre de conjoncture » et d'éviter un effondrement de l'économie. En période de crise, Keynes est encore largement plébiscité dans le monde entier, et divise toujours autant les opinions.

Des bulles attrayantes

Cependant, rien ne garantit que ces métaphores conduisent à davantage de pragmatisme et de bon sens économique. Les bulles qui se succèdent, gonflent et suscitent l'euphorie avant de finir par éclater, témoignent plutôt du contraire. Leur apparition est due à des attentes de rendement excessives, par exemple de la part des entreprises Internet, de l'immobilier, des métaux précieux, des titres ou des obligations. Les personnes qui parviennent à vendre juste avant l'éclatement de la bulle réalisent certes d'importants bénéfices, mais celles qui agissent trop tard se retrouvent sans rien et, dans le pire des cas, endettées. L'écrivain écossais Thomas Carlyle a résumé ce phénomène en ces termes : « L'expérience est le meilleur maître. Son coût est cependant élevé. »

M. Schick

Il faut reconnaître une chose. Les traders jonglent certes avec des valeurs très abstraites, mais ils utilisent sans doute les métaphores économiques les plus belles et les plus efficaces. Le taureau majestueux avec ses magnifiques cornes représente un marché haussier, tandis que l'ours qui regarde par terre annonce une tendance baissière. Le baromètre de tendance peut ainsi osciller entre l'euphorie et la panique. Si un titre chute brusquement il ne reste plus qu'à espérer que la prochaine vague lui permettra de se redresser. Simple, non ?



La dynamique du froid

La logistique alimentaire est un moteur de croissance en Europe. C'est pourquoi Dachser développe son réseau à travers des acquisitions prometteuses, tout en investissant dans la lutte contre le changement climatique et la digitalisation. Cette démarche profite également à ses partenaires.

La Business Unit Food Logistics est depuis des années un moteur de croissance pour Dachser. Cette tendance se reflète dans les données statistiques. Selon le statisticien Statista Market Insights, le marché alimentaire européen devrait générer un chiffre d'affaires d'environ 1 936 milliards d'euros en 2024. D'ici à 2028, il devrait même atteindre 2 424 milliards d'euros, et enregistrer ainsi une croissance annuelle de 5,78 %. Les analystes ont calculé que chaque habitant consommera en moyenne 533,1 kg de produits alimentaires en 2024.

Malgré les crises récentes, comme la pandémie de COVID-19 ou la guerre en Ukraine avec l'arrêt des livraisons de céréales, l'activité Food Logistics est restée relativement stable. Les hausses des prix dues à l'inflation n'ont certes pas été sans effets, mais ils ont été moins importants que dans d'autres secteurs économiques.

« Dachser Food Logistics prévoit une hausse modérée des volumes pour 2024. Si la faiblesse de la croissance économique alimente la morosité, la hausse de l'inflation, qui était selon nous le principal frein sur le marché alimentaire l'année dernière, a sensiblement diminué au cours des derniers mois. Les grandes manifestations sportives, comme le Championnat d'Europe de football, et les activités gastronomiques associées devraient stimuler la croissance dans notre pays », prédit Alexander Tonn, COO Road Logistics chez Dachser et successeur d'Alfred Miller, qui a pris sa retraite fin 2024. →

Les produits frais sont toujours très demandés

Lors du départ à la retraite d'Alfred Miller, Managing Director de Dachser Food Logistics, en poste depuis de nombreuses années, Burkhard Eling, CEO de Dachser, a tenu à souligner ses mérites : « Votre dévouement sans faille a propulsé Food Logistics dans une nouvelle dimension. Ce secteur est devenu pour Dachser un facteur de stabilité et un moteur de croissance. Il contribue depuis de nombreuses années à la dynamique et au développement commercial durable de l'entreprise. »

Dachser Food Logistics ne perd pas de vue ses prestations logistiques transfrontalières et internationales. L'Allemagne est le troisième exportateur mondial de produits alimentaires, exportant notamment de la viande, des confiseries, des produits laitiers et des plats cuisinés. Environ 70 % des exportations sont expédiées dans l'Union européenne, principalement vers les Pays-Bas, la France et l'Italie.

Une entreprise qui a marqué l'histoire de l'Europe

Les liens tissés à l'échelle européenne ont largement contribué au succès du réseau European Food Network. En 2013, plusieurs experts européens de la logistique alimentaire se sont en effet associés, sous la bannière de Dachser, afin de regrouper et de synchroniser leurs compétences. Aujourd'hui, ces 23 membres relient les marchés de 34 pays. En 2016, l'ouverture du hub européen pour les produits alimentaires à l'agence Dachser d'Erlensee, près de Francfort, a marqué une avancée majeure. Grâce à sa situation centrale dans la région Rhin-Main et à des opérations de manutention réalisées du lundi au samedi, ce hub constitue un carrefour majeur pour les expéditions alimentaires à travers l'Europe. Les transits sont ainsi accélérés et les marchandises voyagent en moyenne un jour de moins. Un gain de temps essentiel pour les produits frais.

Dachser a développé son propre réseau international au cours des dernières années, avec l'acquisition, début 2023, de Müller Fresh Food Logistics, le leader néerlandais de la logistique alimentaire. La nouvelle filiale de Dachser est intégrée au European Food Network depuis le 1^{er} janvier 2024. Cette fusion est bénéfique pour les deux partenaires. Jusqu'ici, Müller réalisait un peu plus de 80 % de son chiffre d'affaires aux

Pays-Bas et les 20 % restant dans les autres pays du Benelux et au Royaume-Uni. « Avec Dachser, nous sommes devenus un acteur européen et nous nous sommes professionnalisés », se félicite Jan-Peter Müller, directeur général de Müller Fresh Food Logistics.

Cette intégration crée des synergies, renforce le réseau et offre des avantages aux clients, notamment en matière de technologie de l'information. « Nous disposons d'un système informatique performant, mais ceux de Dachser le sont bien plus », explique Jan-Peter Müller. À l'avenir, l'entreprise néerlandaise pourra fournir à ses clients exportateurs des informations complètes de suivi et de traçage, ainsi que des avis de livraison numériques, via le portail Dachser eLogistics. « C'est une véritable avancée en matière de service logistique », poursuit-il.

Outre l'interconnexion des systèmes informatiques et la synchronisation des processus, Dachser met l'accent sur l'intégration des collaborateurs, facilitée par la similitude des cultures d'entreprise. « Toutes deux reposent sur des valeurs telles que la confiance, la fiabilité et une vision à long terme », explique Jan-Peter Müller. « Les deux entreprises partageant une même culture, l'intégration est plus facile. »

Dachser fait son entrée en Scandinavie

L'étape suivante a déjà été franchie avec le rachat de la société suédoise Frigoscandia AB, permettant à Dachser d'étendre son réseau en Suède, Norvège et Finlande. « Nos acquisitions aux Pays-Bas et en Scandinavie renforcent notre position de leader sur le marché européen de la logistique alimentaire », explique Alexander Tonn. Avec un chiffre d'affaires d'environ 300 millions d'euros, Frigoscandia est le leader du transport sous température dirigée en Suède, Norvège et Finlande. Par ailleurs, l'entreprise est depuis 2019 partenaire de l'European Food Network.

« L'absence de structures redondantes facilite l'intégration, car tous les collaborateurs de Frigoscandia seront repris par Dachser », ajoute Alexander Tonn. L'acquisition a été finalisée en mars 2024 ouvrant la voie à l'intégration totale de Frigoscandia.

« L'année dernière, nous avons beaucoup investi dans l'extension de notre réseau », souligne Alexander Tonn. Pour le secteur alimentaire, l'internationalisation n'est cependant qu'un défi parmi d'autres. À cela s'ajoutent les attentes du marché et des législateurs qui exigent des chaînes logistiques toujours plus durables et plus respectueuses du climat.



Satisfaire les besoins des clients finaux



Un réseau qui couvre
l'ensemble de l'Europe



Nos récentes acquisitions aux Pays-Bas et en Scandinavie renforcent notre position de leader sur le marché européen de la logistique alimentaire.

Alexander Tonn, COO Road Logistics et Managing Director Food Logistics chez Dachser

Des techniques innovantes

Pour accompagner ses clients dans leur démarche vers le développement durable, Dachser teste des semi-remorques frigorifiques sans émission. Quatre eTrailer de Krone sont ainsi exploités par les entrepôts d'Erlensee, Hambourg et Langenau. « Ces essais visent à évaluer la technologie au quotidien », explique Tobias Ritter, Department Head Production and Network Processes chez Dachser Food Logistics. Il est important que la réfrigération soit garantie sur de longs trajets ou en cas d'embouteillage. Une batterie chargée assure la réfrigération du semi-remorque pendant cinq à six heures.

Les eTrailer sont directement rechargées aux portes à quai ou pendant le trajet, grâce à un générateur qui fonctionne comme une dynamo de vélo et fournit, à partir de 20 km/h, suffisamment d'électricité pour refroidir le véhicule et recharger la batterie. Les premiers résultats sont prometteurs. Les eTrailer améliorent ainsi le bilan climatique des transports de denrées alimentaires, et ils ont aussi l'avantage d'être beaucoup plus silencieux que les groupes frigorifiques diesel. « Nous pré-

voyons de déployer ce type de véhicule pour atteindre nos objectifs climatiques », indique Christian Schütz, Department Head Technics/Technical Purchase chez Dachser.

Outre la protection de l'environnement et du climat, la digitalisation représente pour le secteur un autre défi majeur. « Dachser considère depuis longtemps la digitalisation comme une priorité », souligne Alexander Tonn. L'intelligence artificielle appliquée au traitement des images et l'automatisation de la manutention en font partie, au même titre que le jumeau numérique @ILO. Ce projet crée une image numérique de toutes les marchandises, de tous les équipements et de tous les processus du terminal de transit et met les données à disposition en temps réel. « Cela permet de répondre aux exigences complexes des clients en garantissant une qualité élevée, tout en maîtrisant les défis liés au manque d'espace et à la pénurie de personnel qualifié », poursuit-il. À l'issue d'une phase pilote concluante menée à Unterschleissheim, près de Munich, et à Öhringen, près de Heilbronn, le jumeau numérique a été intégré en début d'année dans l'agence Dachser Food Logistics d'Erlensee.

A. Heintze

Labo du futur

L'avenir des camions commence maintenant

Le véhicule zéro émission quitte définitivement le labo du futur. Cependant, pour que la technologie soit pleinement opérationnelle, les nouveaux camions ont encore quelques défis à relever.

L'Union européenne a sonné la fin du moteur thermique alimenté aux carburants fossiles (diesel, GNL/GNC). En effet, la modification du règlement européen 2019/1242 adoptée en début d'année oblige les constructeurs de véhicules utilitaires à réduire de 90 % les émissions moyennes de CO₂ des nouveaux camions d'ici à 2040, par rapport à 2019.

En seulement deux décennies, le secteur de la logistique se trouve confronté à la plus grande transformation du transport routier de marchandises, comparable au passage de la charrette à chevaux à l'automobile. Le moment est venu de transformer la technologie d'avenir représentée par le véhicule zéro émission (ZEV en anglais) en un camion capable de fournir les performances requises pour divers types de fret.

Cette approche n'est cependant pas nouvelle. La transformation a été initiée il y a cinq ans avec l'adoption du règlement 2019/1242. Celui-ci avait déjà établi des objectifs de réduction des émissions moyennes pour les nouveaux véhicules utilitaires, avec une baisse de 15 % dès 2025 et de 30 % à partir de 2030 (ce taux est désormais passé à 45 %). Cette vision en faveur du véhicule zéro émission est également présente dans d'autres réglementations. Par exemple, elle est appliquée dans les cinq nouvelles classes de CO₂ adoptées par tous les États membres de l'UE en 2022 pour les systèmes de péage des camions. Cette nouvelle classification a été mise en œuvre en Allemagne et en Autriche en début d'année.

Les OEM (fabricant d'équipement d'origine) ont adapté leurs stratégies en conséquence. Leader du marché, Daimler Trucks, a annoncé dès l'automne 2019 vouloir transformer sa production dans les vingt prochaines années pour construire exclusivement des véhicules électriques (BEV) et des véhicules à pile à combustible à hydrogène (FCEV). Cette évolution ne se limite pas à l'UE. En effet, d'autres États ont également décidé d'interdire le moteur à combustion classique. La Norvège et la Californie ont, par exemple, engagé cette transition cinq ans avant l'UE.

La transition a commencé

Les principaux fabricants d'équipement d'origine ont commencé à investir dans de nouveaux sites de production et des réseaux de fournisseurs, tout comme certaines start-up et quelques nouveaux entrants. Les constructeurs concentrent leur attention sur l'électrification du groupe motopropulseur ainsi que sur la fabrication et la disponibilité de batteries et de piles à combustible performantes.

Les premiers camions électriques destinés au transport routier et aux longues distances sont déjà disponibles avec une autonomie de 300 et bientôt 500 km. En revanche, il faudra attendre la fin de la décennie pour lancer la production en série de camions à pile à combustible à hydrogène avec une autonomie de plus de 700 km. Selon les directives de l'UE, les moteurs à combustion à hydrogène et les camions à caténaire sont également considérés comme des véhicules zéro émission. Toutefois, en raison du manque d'offre concrète et de plans de développement d'infrastructure pour ces deux technologies en Europe, leur utilisation risque de rester marginale à court terme. Ils ne verront peut-être même jamais le jour.

Il en va de même pour les carburants synthétiques. Les camions dotés de moteurs thermiques alimentés aux biocarburants et aux e-carburants ne sont pas considérés comme des véhicules zéro émission par la réglementation de l'UE. Par conséquent, ils ne bénéficieront pas de réductions sur les péages. Seuls les véhicules fonctionnant exclusivement avec des carburants verts à base d'électricité pourraient éventuellement être autorisés à circuler après 2040 dans la catégorie « E-Fuels only ». Les détails juridiques n'ont cependant pas encore été définis.

Quel avenir pour les e-fuels ?

La volonté politique semble absente. Bien qu'il ait été récemment convenu au niveau de l'UE d'envisager l'utilisation d'e-carburants pour le futur, nul ne peut dire aujourd'hui si une telle directive est susceptible de rassembler une majorité et donc de devenir contraignante. La capacité de production de ces carburants étant limitée, les fabricants d'équipement d'ori-



L'infrastructure de recharge représente un défi majeur

gine ne peuvent s'appuyer sur cette solution pour atteindre leurs objectifs en matière de flotte. Par ailleurs, cette technologie ne permet pas d'éliminer les émissions de polluants atmosphériques (oxydes d'azote, particules, etc.). Un aspect important pour les villes et les agglomérations. La modification apportée au règlement UE 2019/1242 fixe le cadre juridique et définit les options technologiques. Pour garantir une utilisation généralisée, il est toutefois urgent de travailler sur les points suivants :

- Infrastructure de recharge publique pour les camions : application rapide du règlement de l'UE sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (AFIR) d'ici à 2030 – au moins tous les 60 km le long des principales autoroutes, tous les 100 km sur l'ensemble du réseau de transport transeuropéen ainsi que dans les métropoles.
- Réseaux énergétiques municipaux : élaboration et application rapide des plans de développement pour l'approvisionnement en électricité des zones commerciales.
- Normes juridiques et standards : révision rapide des réglementations sur l'utilisation de véhicules zéro émission et des énergies renouvelables, notamment les règles techniques relatives à la sécurité incendie, les marchandises dangereuses, etc. Les réglementations financières et sociales, en particulier pour les PME, doivent également être adaptées en temps et en heure.
- Sécurité des investissements : la fiabilité et la prévisibilité des lois et des règlements sont des

conditions préalables à la mobilisation des investissements privés nécessaires.

- La participation constructive de toutes les parties concernées est primordiale. Il est indispensable de mettre en place une coopération axée sur la recherche de solutions et sur leur mise en œuvre.

Dans le cadre de sa stratégie de développement durable et de lutte contre le changement climatique, Dachser prépare sa transition progressive vers l'utilisation de véhicules zéro émission et les énergies renouvelables. Concrètement, l'entreprise envisage d'augmenter progressivement le nombre de camions électriques, puis de camions à pile à combustible à hydrogène déployés pour le camionnage et sur le réseau de transport interurbain, en fonction des performances, des infrastructures de recharge et de la rentabilité.

Il est cependant tout aussi important de continuer à éviter les kilomètres inutiles en améliorant les processus et l'efficacité énergétique. Cela nécessitera l'utilisation des camions diesel Euro 6 modernes plus économes dans les années à venir. Aussi, il faut compter sur l'optimisation maximale des capacités de transport grâce à des spécialistes bien formés et à de nouveaux systèmes d'assistance numériques, et sur l'amélioration de la planification des tournées.

Une chose est sûre, la logistique intelligente du futur reposera sur l'alliance entre des véhicules zéro émission et une efficacité accrue.

Andre Kranke, Head of Corporate Research & Development, Dachser

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



Agir durablement pour le climat

Dachser, myclimate, la fondation pour la protection climatique, et l'organisation d'aide à l'enfance Terre des Hommes se sont engagés dans une collaboration à long terme. Les trois organisations travaillent à lancer de nouveaux projets visant à lutter contre le changement climatique à travers le monde et à soutenir des initiatives existantes.

Déterminés à mener une action commune en faveur du climat, Dachser et les ONG myclimate et Terre des Hommes ont signé un accord de coopération en décembre 2023. Ce partenariat d'une durée initiale de six ans comprend deux axes principaux : la mise en place de projets certifiés myclimate en Amérique du Sud, en Afrique, en Asie et en Europe, et le lancement de projets visant à lutter contre le changement climatique au profit des enfants et des jeunes dans les pays émergents et en développement, avec le soutien de Terre des Hommes. Un comité de pilotage composé de représentants de Dachser, de myclimate et de Terre des Hommes supervisera la sélection des projets et la gestion du programme.

Les trois partenaires disposent d'une expertise dans la gestion de projets axés sur le développement durable. Associée à

Dachser depuis 2005, Terre des Hommes collabore avec des partenaires locaux pour promouvoir le droit des enfants et des jeunes à vivre dans un environnement sain. De son côté, myclimate s'engage dans le monde entier en faveur d'une action climatique et d'un développement durable mesurables.

« Nous souhaitons apporter une contribution transparente et pertinente à la protection de l'environnement et du climat », explique Bernhard Simon, président du conseil de surveillance de Dachser et membre du comité de pilotage du partenariat pour la protection du climat. « En tant que prestataire logistique, nous misons sur l'efficacité des processus et de l'énergie ainsi que sur la recherche et le développement pour réduire activement nos émissions. Mais notre engagement ne s'arrête pas aux frontières de l'entreprise. L'accord signé avec myclimate et Terre des Hommes inscrit ces activités dans un cadre durable. L'implication de Terre des Hommes, notre partenaire de longue date, est l'un des atouts de cette coopération, la distinguant des autres initiatives. Les effets du changement climatique touchent particulièrement les populations des pays émergents et en développement. C'est pourquoi nous souhaitons contribuer localement à préserver et à améliorer les conditions de vie des enfants et des jeunes », poursuit-il.

« Notre engagement dépasse le simple financement des projets, nous participerons activement à leur conception », précise Stefan Hohm, Chief Development Officer (CDO) de Dachser. Les crédits carbone ne sont pas notre priorité. Nous n'avons pas non plus l'intention d'utiliser les effets positifs de ces projets à des fins de compensation ou de marketing, ni de les transférer à des tiers ou de prétendre qu'ils nous rendent "climatiquement neutre". Notre objectif est de lutter contre le changement climatique à long terme grâce à des initiatives ciblées. Nous avons trouvé en myclimate un partenaire compétent et nous sommes impatients de concrétiser ensemble nos ambitions. »

Des projets communs en faveur du climat

Les premiers projets ont d'ores et déjà été lancés en Amérique du Sud, en Afrique, en Asie et en Europe. Plusieurs concepts éprouvés de myclimate sont étendus ou adaptés à d'autres régions, tandis que des initiatives entièrement nouvelles sont en préparation. Dachser finance les projets et participe à leur sélection et à leur développement. myclimate est chargé de la mise en place des projets et de la gestion du programme, en collaboration avec Terre des Hommes. Les deux organisations travaillent avec des partenaires locaux. Tous les projets doivent répondre à des critères précis : ils doivent être durables et s'inscrire dans le long terme, contribuer à la réalisation des Objectifs de Développement Durable (ODD) de l'ONU et se fixer des indicateurs mesurables certifiés selon des normes reconnues.

« Les partenariats à long terme, comme celui que nous avons conclu avec Dachser, sont essentiels pour faire progresser la lutte contre le changement climatique et le développe-

ment social », indique Stefan Baumeister, directeur général de myclimate Deutschland. « Cette coopération de grande ampleur nous permettra de mettre en place un grand nombre de mesures climatiques urgentes. »

Les projets dits « communautaires » seront au cœur de la collaboration. Ils seront notamment axés sur l'accès local à l'énergie propre, à des solutions de cuisson et à l'eau potable, mais aussi sur l'amélioration des pratiques agricoles et de la sécurité alimentaire ainsi que sur la gestion des déchets et l'e-mobilité. Des mesures techniques de réduction des émissions de CO₂ sont également envisageables.

Améliorer les conditions de vie grâce à l'action climatique

La collaboration avec Terre des Hommes est centrée sur l'accompagnement local des enfants et des jeunes. myclimate conseille et soutient cette organisation internationale en matière de qualité et de certification.

« Les enfants pauvres et défavorisés sont particulièrement touchés par la crise climatique dans de nombreuses régions du monde », explique Joshua Hofert, directeur de la communication de Terre des Hommes. « Chaque année, près de 1,7 million d'enfants de moins de cinq ans meurent de maladies liées à la dégradation de leur environnement. Pourtant, chaque enfant a le droit de vivre dans un environnement sain. Notre nouvelle collaboration entre Dachser, myclimate et Terre des Hommes doit contribuer à faire de ce droit une réalité. » Depuis 2005, Dachser et Terre des Hommes collaborent pour soutenir les jeunes et faire appliquer les droits de l'enfant dans le monde entier. Différents projets, menés en Asie du Sud, en Afrique australe, en Amérique latine et en Ukraine, visent à améliorer la vie des enfants et des jeunes, aujourd'hui comme demain.

M. Gelink



De g. à d. : Burkhard Eling, CEO de Dachser, Joshua Hofert, directeur de la communication de Terre des Hommes, Bernhard Simon, président du Conseil de surveillance, Stefan Baumeister, directeur général de myclimate Deutschland, Stefan Hohm, CDO de Dachser



Dans le labo grandeur nature, André Bilz programme les véhicules

Un robot à la manœuvre

Les véhicules autonomes offrent à la logistique un potentiel énorme, notamment pour la manipulation automatique des caisses mobiles. Mais peut-on les exploiter efficacement et en toute sécurité dans un entrepôt ? L'agence Dachser de Langenau, près d'Ulm, a réalisé des essais en conditions réelles.

Le tracteur à sellette de précision Kamag récupère un semi-remorque vide sur le parking et se dirige vers le quai 35. Son conducteur peut se détendre, car le tracteur se déplace de manière autonome. Une chose retient toutefois l'attention : trois grands capteurs ronds installés sur le pare-chocs sont reliés par des câbles verts au système numérique du véhicule. Sur le toit, on aperçoit d'autres capteurs et plusieurs antennes.

Dans l'entrepôt de l'agence Dachser de Langenau, dans le Bade-Wurtemberg, une vision futuriste est en train de voir le jour. Soutenu par le ministère allemand de l'Économie et du Climat, le projet de recherche SAFE20 teste deux tracteurs de parc entièrement automatisés. Roulant à une vitesse maximale de 20 km/h, ils s'intègrent parfaitement dans les activités du site, où circulent également des véhicules pilotés par des humains et des piétons. Accompagnés par un conducteur de sécurité prêt à intervenir en cas d'urgence, ces véhicules fournis par Kamag, un constructeur spécialisé dans les solutions logistiques, doivent contourner les obstacles qui se trouvent sur leur route, se déplacer sur le site et éviter les piétons et les autres véhicules. Un véritable défi pour les capteurs et les systèmes informatiques dont ils sont équipés. Plusieurs radars analysent l'environnement à l'aide d'un laser et créent une image numérique avec les données collectées. Une antenne GPS placée sur le toit indique à tout moment la position exacte du véhicule. La deuxième antenne reçoit les données émises par les radars et les caméras de l'infrastructure, qui sont ensuite analysées et transmises au système informatique du

tracteur. « L'automatisation de la manutention des caisses mobiles et des remorques entre les aires de stationnement et l'entrepôt, où elles sont chargées ou déchargées, offre un potentiel considérable, surtout face à la pénurie de conducteurs », explique Stefan Hohm, Chief Development Officer de Dachser.

Afin de faciliter ce processus complexe qui permet aux tracteurs autonomes de circuler dans un centre logistique, des caméras et des capteurs ont été installés sur les entrepôts. Si l'un d'eux détecte une personne sur un passage piéton, il transmet l'information au véhicule autonome qui peut alors ralentir et, si nécessaire, s'arrêter immédiatement, avant même de voir la personne.

Intégré dans la circulation

« Pour être exploités sur notre site aux côtés d'autres véhicules, les tracteurs autonomes ne doivent pas être un obstacle », explique André Bilz, Team Leader Truck & Terminal Equipment au siège social de Dachser. À l'heure actuelle, les règles de sécurité en vigueur limitent la vitesse de ce type de véhicule à 6 ou 8 km/h. Les véhicules testés ici roulent trois fois plus vite, jusqu'à 20 km/h. Ils doivent s'intégrer dans le flux de circulation « normal », qui comprend des camions avec conducteurs, ainsi que d'autres véhicules et des piétons. « Dans la zone automatisée du site logistique, des véhicules spéciaux autonomes effectuent certaines manœuvres difficiles, comme le déplacement de caisses mobiles et de semi-remorques », poursuit-il.

Le projet de recherche SAFE20 étudie l'utilisation de ces véhicules dans un contexte logistique réel depuis trois ans et demi. Pour ce faire, des règles précises ont été établies, notamment un concept de sécurité validé en conditions réelles. Ses conclusions seront prises en compte dans l'élaboration d'un nouveau cadre juridique pour le transport automatisé de marchandises dans les entrepôts. Sept partenaires participent au SAFE20 aux côtés de Dachser. Parmi eux figurent notamment l'Institut Fraunhofer pour les flux logistiques et de marchandises (IML) et l'Institut Fraunhofer pour les systèmes de transport et d'infrastructure (IVI). Basé à Hanovre, ZF Commercial Vehicle Systems assure la coordination du projet et a géré la conversion du tracteur Kamag PT. Les deux véhicules spéciaux, équipés de capteurs et d'un système électronique embarqué pour le traitement des données, ont été fabriqués par Kamag Transporttechnik. La société SICK AG a fourni les capteurs et piloté l'élaboration du concept de sécurité. Spécialiste de l'automatisation, Götting a fourni les composants du système de localisation des véhicules.

Réduction des dommages dus aux chocs

André Bilz et Christoph Ehrhardt, directeur du service Trends and Technology Research au sein de Corporate Research & Development, dressent un bilan positif de la vaste campagne d'essais en conditions réelles : « Notre solution n'est pas prête à être produite en série, mais l'expérience acquise et les données collectées nous permettront d'avancer. Nous pouvons d'ores et déjà montrer que ces véhicules sont utilisables en toute sécurité dans un environnement mixte », explique Christoph Ehrhardt. « Outre la sécurité accrue des processus, nous pensons pouvoir réduire sensiblement les dommages dus aux chocs », indique André Bilz. Les tracteurs peuvent non seulement déplacer les caisses mobiles, mais aussi les remorques. Ces deux manœuvres exigent une précision au centimètre. Les capteurs sont toujours parfaitement concentrés, sans être distraits par le manque de lumière, notamment au coucher ou au lever du soleil. « Nous avons rencontré quelques difficultés dans des conditions météorologiques extrêmement mauvaises, lors de fortes chutes de neige par exemple, mais ces problèmes peuvent être résolus. »

Un complément appréciable

Dans un contexte de pénurie de conducteurs, les véhicules autonomes peuvent apporter une solution intéressante, même s'ils ne peuvent pas encore se passer totalement d'une présence humaine. La sécurisation des remorques avec des cales ou l'ouverture et la fermeture des portes doivent être effectuées manuellement selon des processus spécifiques. Ces missions peuvent cependant être transférées au personnel responsable du chargement. Pour le raccordement, un système d'attelage automatique a été mis en place. Il relie l'alimentation en air comprimé du système de freinage et le réseau électrique au système d'éclairage. Il faudrait cependant installer ce système sur toutes les remorques. Cela nuirait à la rentabilité, mais le déplacement des caisses mobiles serait nettement plus simple.

Le projet SAFE20 a permis d'identifier des améliorations potentielles pour de futures solutions destinées à être commercialisées, mais il a surtout démontré qu'il est non seulement possible, mais aussi économique et sûr d'utiliser des véhicules autonomes pour effectuer des tâches logistiques sur un site fermé.

D. Kunde

Un projet de recherche ne doit pas simplement créer des idées visionnaires, il doit amorcer le développement d'une technologie innovante susceptible d'avoir une application réelle. C'est pourquoi SAFE20 étudie différentes possibilités d'utilisation futures : les composants sont conçus pour pouvoir être utilisés sur le site pilote, mais aussi dans d'autres agences et chez d'autres logisticiens.



Des cocottes haut de gamme

Le Creuset est célèbre pour ses cocottes et ses sauteuses en fonte émaillée aux couleurs vives. Les cuisiniers amateurs du monde entier affectionnent ses ustensiles de cuisine haut de gamme, produits dans une petite ville du nord de la France et distribués sur les marchés internationaux grâce à Dachser.

À Poudlard, Harry Potter et ses camarades de classe préparent toutes sortes de potions magiques dans différents chaudrons. Il n'en fallait pas plus au fabricant d'articles de cuisine pour créer une collection spéciale « Harry Potter ». Une balle de Quidditch ailée orne le couvercle de la cocotte en fonte émaillée, servant de poignée. De leur côté, les fans de la saga Star Wars cuisinent avec un plat à rôtir Han Solo, une série limitée devenue culte parmi les collectionneurs.

Cependant, Le Creuset n'est pas vraiment adepte des tendances éphémères de la mode. La garantie à vie de ses cocottes et sauteuses, transmises de génération en génération, en est la preuve. En même temps, la marque doit continuer à susciter l'intérêt de ses clients. Pour ce faire, Le Creuset combine trois approches : des nouveautés innovantes, dont les éditions limitées, une large gamme de couleurs qui transforme les ustensiles de cuisine pratiques en produits lifestyle, et la promesse d'une qualité irréprochable maintenue depuis près de 100 ans.

Malgré la diversité des cuisines du monde, Le Creuset est devenu au fil du temps une entreprise internationale, avec des clients, des fournisseurs et des sites de production dans le monde entier. Aujourd'hui, l'entreprise emploie 4 500 personnes et expédie chaque année environ 3 000 conteneurs aux quatre coins du globe avec le soutien logistique de Dachser. →

Chaque cocotte Le Creuset est une pièce unique



La fabrication des cocottes est un travail de haute précision

Une collaboration de longue date

Tous les articles culinaires en fonte émaillée sont fabriqués au siège de l'entreprise à Fresnoy-le-Grand, dans l'Aisne, tandis que les articles en céramique sont essentiellement fabriqués en Thaïlande. Les produits sont ensuite transportés par Dachser vers la Corée, l'Afrique du Sud, l'Europe et les États-Unis.

La collaboration entre les deux entreprises dans le domaine de la logistique remonte à 2009. Au départ, Dachser était chargé du transport routier entre l'usine de Fresnoy-le-Grand et l'entrepôt central de Kallo, près d'Anvers, en Belgique. Cinq ans plus tard, l'entreprise a pris en charge la distribution depuis l'entrepôt belge vers différents pays européens afin d'approvisionner les commerçants et les boutiques Le Creuset.

La confiance mutuelle s'est renforcée au fil des missions, consolidant un partenariat qui a démontré toute sa force en 2021. À ce moment, la pandémie de COVID-19 sévissait et Le Creuset faisait face à une forte hausse de la demande. Les sorties au restaurant étant limitées, les gens étaient chez eux et avaient soudain le temps de cuisiner. Ils ont donc acheté de nouveaux ustensiles de cuisine. Parallèlement, les prix du transport maritime en provenance et à destination de l'Asie ont

explosé, en raison de la rareté de l'espace de chargement dans les conteneurs maritimes. Pourtant, cette demande allait être satisfaite.

Dans ces conditions difficiles, l'entreprise avait besoin d'un prestataire logistique fiable et flexible, capable de mettre en place des solutions personnalisées. C'est ce qu'a fait l'équipe de Samuel Haller, Country Manager Air & Sea Logistics Switzerland de Dachser, en étendant la collaboration avec Le Creuset au transport maritime. « Durant cette période, nous réévaluons chaque envoi au jour le jour afin de trouver la meilleure solution possible pour le client », explique Samuel Haller. Différents ports étaient envisagés en permanence et choisis en fonction des besoins. Il était essentiel de répondre aux exigences de chaque client, être à l'écoute et relever les défis en trouvant des solutions. Grâce à ses réseaux solides et à la motivation de ses équipes, Dachser a ainsi pu se démarquer.

Bien que la situation se soit normalisée, Dachser reste un partenaire logistique de confiance pour Le Creuset. L'entreprise étant basée en Suisse, c'est l'équipe Dachser helvétique qui conseille le client, assure la coordination interne et contrôle les processus des autres agences impliquées. Le réseau de transport international de Dachser continue de démontrer ses atouts

pour mettre en place des chaînes logistiques efficaces dans le monde entier. En Afrique du Sud, par exemple, un marché intéressant pour Le Creuset, Dachser ne se contente pas d'organiser et de contrôler le transport maritime. L'équipe locale avertit en amont le destinataire de l'arrivée de la marchandise, se charge des démarches douanières et assure l'acheminement immédiat des conteneurs jusqu'au quai de chargement du destinataire à l'arrivée du navire, ainsi que le retour du conteneur vide.

Principal marché, les États-Unis

Afin d'assurer la croissance de l'entreprise, la direction de Le Creuset a rapidement cherché à accroître ses parts de marché aux États-Unis. Depuis la fin des années 1950, les ustensiles de cuisine sont vendus en Amérique du Nord et les États-Unis sont aujourd'hui leur plus grand marché. Dachser Air & Sea Logistics contribue à la réalisation des objectifs de croissance de Le Creuset aux États-Unis en mettant à disposition des capacités de fret maritime fiables.

La marque est désormais bien implantée sur ce marché et bénéficie d'une visibilité croissante.

Par exemple, l'actrice Jennifer Garner s'est filmée en train de tester une nouvelle recette avec des cocottes Le Creuset et a partagé sa vidéo avec ses quelque 15 millions d'abonnés sur Instagram. Une telle action a non seulement une portée importante, mais renforce également la confiance envers la marque. Au cours des dernières années, le chiffre d'affaires du commerce en ligne a considérablement augmenté. Pour Le Creuset, les fêtes de fin d'année représentent la haute saison. C'est le moment où famille et amis se retrouvent et prennent le temps de cuisiner ensemble. Fin novembre, le « Black Friday » donne le coup d'envoi de cette forte période d'activité. Cependant, l'entreprise veille toujours à maintenir l'intérêt des clients pour ses produits, avec de nouvelles couleurs ou de nouvelles gammes de produits, comme la cocotte à pain.

« Quels que soient les groupes cibles que Le Creuset souhaitera conquérir à l'avenir, nous serons ravis de les accompagner », déclare Samuel Haller. Nos deux entreprises sont unies par leur esprit d'entreprise, mais aussi par une longue tradition, une exigence de qualité élevée dans leurs domaines respectifs et le goût de l'innovation. « C'est une base solide pour une collaboration étroite et durable », conclut-il. **D. Kunde**

Le secret de production des cocottes légendaires : la matière première, composée notamment de fer et d'acier recyclés, est fondue dans un four, puis versée dans un creuset. Dès que le métal a refroidi, les moules en sable qui l'entourent sont brisés afin de libérer les produits nouvellement coulés. Ainsi, chaque cocotte Le Creuset est une pièce unique.



Par voie maritime vers les marchés internationaux

Compétences réseau



Livraison à l'heure convenue

Des livraisons à heure fixe

Dachser élargit son portefeuille de services B2C avec son nouveau produit « targo on-site fix » qui permet aux clients de convenir d'une date de livraison fixe dès l'enregistrement de leur commande.

Les consommateurs sont exigeants. Ils veulent acheter partout, à tout moment, et choisir l'horaire et le lieu de livraison de leurs commandes. Dans un environnement très concurrentiel, les commerçants qui excellent sont ceux capables de coordonner la circulation des produits sur tous les canaux de vente : en magasin et en ligne sur ordinateur ou smartphone. Pour les soutenir, Dachser a lancé en Europe un nouveau produit offrant une flexibilité totale en matière de date de livraison : le service targo on-site fix.

« Aujourd'hui, les commerçants et les fabricants doivent répondre aux exigences de livraison des consommateurs, ce qui nous oblige à adapter constamment les services et les

processus de notre réseau logistique en proposant de nouvelles solutions plus simples et plus rapides. Cela fait partie de la stratégie de croissance de notre réseau européen de groupe », explique Alexander Tonn, COO Road Logistics chez Dachser.

Grâce à targo on-site fix, les consommateurs peuvent convenir d'une date de livraison fixe avec le vendeur au moment de la commande et de se faire livrer après leurs vacances ou lorsqu'ils ont un jour de congé, par exemple. Ce service est très apprécié. Pour le logisticien, il a l'avantage de réduire la durée d'entreposage dans l'agence d'arrivage et le temps consacré à la prise de rendez-vous.

Un concept de formation en ligne primé

DACHSER Blue Box, l'offre de formations numériques proposée aux collaborateurs des entrepôts logistiques, a reçu le prix eLearning AWARD. Le jury de l'eLearning Journal et de l'Institut IFBB pour la formation en entreprise, a apprécié l'accessibilité des formations en ligne et leur influence positive sur la culture d'apprentissage. Installée au cœur de l'entrepôt, la Blue Box insouvent, qui ressemble à une ancienne cabine téléphonique, permet aux collaborateurs de se former de manière autonome sans être dérangés, dans un cadre accueillant et semi-privé. Les participants peuvent choisir la formation qui leur convient parmi 26 langues.



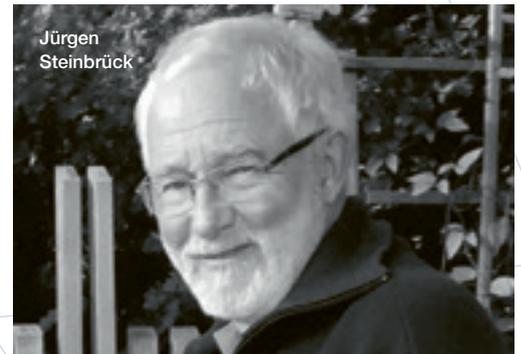
Se former dans la Blue Box

Déménagement en Suède

Dachser transfère ses activités suédoises de Malmö vers la ville portuaire de Landskrona, l'un des principaux sites logistiques et industriels de Suède. Situé à une cinquantaine de kilomètres de Malmö, le nouveau site prévu pour la fin de l'année a une superficie d'environ 9 600 m² et dispose de 1 100 m² de bureaux, d'un entrepôt de 5 000 m² d'une hauteur sous plafond de 14,7 m et d'un terminal de transbordement de 3 500 m² doté de 30 portes à quai. Dachser pourra ainsi offrir à ses clients des services d'entreposage d'une capacité de 12 000 palettes. Une extension du site est déjà envisagée.



Capacité accrue en Suède



Jürgen Steinbrück

Hommage à Jürgen Steinbrück

C'est avec une grande tristesse que Dachser a appris le décès de Jürgen Steinbrück, longtemps directeur de la logistique contractuelle, qui nous a quittés à l'âge de 80 ans dans sa ville natale du nord de l'Allemagne à la suite d'une grave maladie. Jürgen Steinbrück avait rejoint Dachser en 1990. Il y a dirigé l'entité « Logistik-Consulting », aujourd'hui Corporate Contract Logistics, jusqu'à son départ à la retraite. Considérée comme la « discipline phare de la logistique », la logistique contractuelle est aujourd'hui implantée sur 163 sites répartis sur cinq continents et emploie plus de 5 000 collaborateurs. Dachser lui en sera toujours reconnaissant.



Roman Müller

Nouveau directeur pour Dachser en Asie

Roman Müller a été promu à la direction des activités Dachser Air & Sea Logistics (ASL) dans la région Asie-Pacifique en début d'année. Il succède ainsi à Edoardo Podestà qui a pris sa retraite après plus de 20 ans chez Dachser. Depuis qu'il a rejoint l'entreprise en 2008, Roman Müller a occupé divers postes de management, notamment en tant que directeur de la filiale coréenne et directeur commercial de la région APAC (Asie-Pacifique). Il était depuis juillet l'adjoint d'Edoardo Podestà à la direction de l'entité ASL APAC. À ce poste, il a piloté plusieurs projets clés, contribuant activement à la réorientation stratégique de la région et au développement de la présence de Dachser en Asie.



- /Autonomous
- /Sensing
- /Communication
- /Battery
- /Navigation
- /Microless
- /Ecology

Interconnectés à l'ère de l'électromobilité

Le passage à l'électromobilité bouleverse la logistique à travers le monde. Pour l'équipementier automobile Swoboda, cette transformation est aussi l'occasion de repenser ses chaînes logistiques internationales avec le soutien de Dachser.

Le secteur de l'électromobilité est en plein essor. Selon le site de données statistiques allemand Statista, les ventes mondiales de véhicules électriques devraient connaître une croissance d'environ 10 % par an jusqu'en 2028 et atteindre ainsi plus de 17 millions de modèles vendus.

Si la transition n'est pas assez rapide aux yeux de certains, les experts estiment cependant que la dynamique est enclenchée. Les mégatendances comme l'électromobilité, la conduite autonome, les véhicules connectés et les nouveaux concepts de mobilité accéléreront le passage du moteur à combustion au moteur électrique. Elles provoqueront une transformation durable chez les constructeurs et les équipementiers du secteur, obligeant la filière logistique à évoluer. Dietmar Sirch, responsable des processus logistiques chez Swoboda, un équipementier automobile basé à Wiggensbach, dans le sud de l'Allemagne, en est convaincu. « La logistique est de plus en plus soumise à des injonctions de flexibilité, de stabilité et de rapidité », explique-t-il. Tout comme Dachser, Swoboda est une entreprise familiale ancrée dans l'Allgäu et présente dans le monde entier. Forte de près de 4 000 collaborateurs, elle développe et fabrique des capteurs, des unités de commande et des composants de moteur destinés à l'industrie automobile sur douze sites répartis dans six pays et sur trois continents.

L'entreprise est active sur des segments de marché qui profitent de l'évolution technologique. « Nous accompagnons la transition vers l'e-mobilité depuis de nombreuses années », souligne Stefan Walgenbach, directeur logistique de l'usine Swoboda de Wiggensbach. « Notre portefeuille de produits et les contrats avec les fournisseurs sont de plus en plus axés sur l'électromobilité. » Swoboda fournit depuis longtemps déjà des capteurs et des composants de moteur destinés aux véhicules électriques, qu'il s'agisse de voitures, de vélos, de vélos-cargos ou de scooters. Son objectif consiste à rendre la technologie plus sûre, plus conviviale et plus écoénergétique.

Arrivée de nouveaux entrants

À elle seule, l'usine de Wiggensbach produit tous les mois près de cinq millions de composants et sous-ensembles extrêmement complexes. Des dispositifs de commande aux sous-ensembles lourds et de grande taille, près d'un million de composants sortent tous les jours des lignes de production de Swoboda. Pourtant, ces gros volumes ne sont pas le seul défi auquel les prestataires logistiques sont confrontés.

« La transformation pousse naturellement les logisticiens à s'adapter », reconnaît Stefan Walgenbach. Le marché de l'automobile a toujours été

très dynamique et continuera à évoluer avec l'électromobilité. « Les nouveaux acteurs qui arrivent sur le marché ont un positionnement différent de celui des constructeurs établis », poursuit-il. « À l'avenir, nous fournirons des pièces et des composants à une clientèle encore plus large et hétérogène. »

Selon Dietmar Sirch, les échanges de données en particulier vont continuer à s'accélérer. « Aujourd'hui déjà, nos clients souhaitent recevoir de nombreuses informations numériques (EDI) avant même que la marchandise ne quitte l'usine et ce processus d'optimisation est loin d'être terminé », déclare-t-il. En outre, de plus en plus de clients souhaitent avoir accès au suivi des véhicules de livraison. « Ils veulent savoir exactement où se trouve le camion pour planifier leur production le plus précisément possible », poursuit-il. Ainsi, Dachser équipe désormais toutes ses caisses mobiles et ses remorques de dispositifs IdO (Internet des Objets) afin de rendre la chaîne logistique encore plus transparente.

Une flexibilité accrue

Pour Stefan Walgenbach, cette transparence est plus importante que jamais. Les commandes sont de plus en plus souvent modifiées à court terme. L'approvisionnement des chaînes de production en composants électroniques, tels que les semi-conducteurs provenant d'Extrême-Orient, est affecté par les récentes perturbations des chaînes logistiques ou les problèmes de capacité des fournisseurs. La production peut donc changer très rapidement. « Il arrive que nos clients actualisent les quantités et les délais du jour au lendemain, nous confiant ainsi non plus dix, mais 50 palettes », explique Dietmar Sirch. Swoboda doit pouvoir réagir à ces changements, et Dachser également. « Cela représente un défi majeur pour la chaîne logistique et l'optimisation des stocks », ajoute Stefan Walgenbach. Swoboda garantissant la sécurité d'approvisionnement à ses clients, l'entreprise a besoin d'un prestataire logistique fiable et bien organisé.

La collaboration de longue date entre les deux entreprises est la preuve que Dachser répond à ces exigences. Le prestataire logistique travaille en effet avec Swoboda depuis 2005. « L'étroite collaboration entre les entreprises logistiques et les clients du secteur automobile est essentielle pour garantir la fluidité de la chaîne d'approvisionnement. Il ne s'agit pas seulement de transporter des produits, mais aussi d'instaurer la confiance et d'assurer le succès de la mobilité », affirme Christian Fackler, responsable des ventes dans le centre logistique Allgäu de Dachser. Dans un premier temps, Dachser était uniquement chargé du transport des marchandises. Désormais, le prestataire →

La société Swoboda vient d'obtenir le label TOP 100 2024 décerné aux moyennes entreprises particulièrement innovantes. Le jury dirigé par le professeur Nikolaus Franke, chercheur en innovation à l'université d'économie de Vienne, a évalué plus de 100 critères dans cinq catégories : direction favorisant l'innovation, climat propice à l'innovation, processus et organisation innovants, orientation vers l'extérieur/innovation ouverte et succès en matière d'innovation.



Nous avons besoin d'un partenaire présent dans le monde entier et capable de relier sans problème les réseaux Air & Sea et Road afin d'optimiser le transport.

Dietmar Sirch, responsable des processus logistiques chez Swoboda à Wigginsbach

fournit un éventail complet de services qui comprend notamment l'entreposage et les démarches douanières. Par ailleurs, les équipes European Logistics et Air & Sea Logistics ont œuvré ensemble pour gérer les exportations et les importations en provenance et à destination des usines Swoboda en Chine et au Mexique. « D'autres projets axés sur l'amélioration des itinéraires, la fourniture de produits semi-finis adaptés aux besoins de la production et la digitalisation des processus communs sont déjà envisagés », indique Christian Fackler.

C'est l'optimisation constante des chaînes logistiques dans le cadre de ce partenariat qui a créé les conditions nécessaires à cette évolution. En 2016, les logisticiens de Swoboda ont constaté que les bandes de découpe de l'usine tchèque étaient transportées à Pforzheim pour y être transformées avant de revenir en République tchèque où elles étaient entreposées jusqu'à ce que l'usine de Wigginsbach en ait besoin. Une procédure coûteuse et chronophage. Depuis, c'est le réseau de Dachser qui assure l'approvisionnement de l'usine. « Les trajets plus courts augmentent notre flexibilité tout en étant plus respectueux de l'environnement », se félicite Stefan Walgenbach. À l'heure actuelle, plus de 80 % des transports européens de Swoboda sont assurés par Dachser.

Optimisation des chaînes logistiques

Pour mieux anticiper les évolutions à venir, Swoboda entend améliorer systématiquement ses chaînes logistiques avec le soutien de Dachser. « À l'avenir, il nous faudra gérer des quantités bien plus importantes et des fréquences d'enlèvement bien plus élevées », prédit Dietmar Sirch. De plus, la réduction des émis-



Le siège de l'entreprise à Wigginsbach

sions de CO₂ revêt dans le transport une importance croissante. C'est pourquoi l'entreprise souhaite promouvoir le regroupement des envois. « Nous voulons créer des synergies entre les différentes usines afin d'optimiser par exemple les flux de matériaux entre les sites de Schorndorf et Fürth, dans le sud de l'Allemagne, et les sites tchèques et roumains », précise Dietmar Sirch, conscient que réduire l'impact environnemental tout en effectuant des trajets spéciaux pour répondre à la demande de dernière minute d'un client, est un défi énorme qui nécessite une parfaite interaction entre les systèmes de Swoboda et ceux du prestataire logistique.

Par conséquent, l'équipementier automobile entend réorganiser avec Dachser ses chaînes logistiques à l'échelle mondiale. Actuellement, chaque usine organise elle-même la gestion de ses stocks en tenant compte des « frozen zones », périodes pendant lesquelles il n'est plus possible de modifier une commande. Étant donné que les fabricants de semi-conducteurs asiatiques planifient leur production longtemps à l'avance, il est parfois impossible de modifier les commandes six mois avant la livraison des composants. Cependant, il arrive aussi aux clients de Swoboda de modifier leur planification à très court terme. Cet écart exige des solutions logistiques adéquates qui permettent, par exemple, de transporter plus rapidement et à moindre coût les composants électroniques d'Asie et d'outre-mer afin de réduire les délais de livraison. « Dans cette optique, nous envisageons de regrouper les sources de composants électroniques de Malaisie, d'Indonésie, du Japon et de Chine », poursuit Dietmar Sirch. L'entreprise prévoit ainsi de créer un petit réseau mondial d'entrepôts qui alimenteront ses chaînes de production et ses clients. « Pour ce faire, nous avons besoin d'un partenaire présent dans le monde entier et capable de relier sans problème les réseaux Air & Sea et Road afin d'optimiser le transport. Dachser a du pain sur la planche », conclut Dietmar Sirch avec malice. « En effet, notre priorité reste avant tout la qualité et le respect des délais de livraison ».

A. Heintze

Profil d'entreprise

Swoboda conçoit et fabrique des composants et des systèmes novateurs de haute précision pour l'industrie automobile. Leader mondial de son secteur depuis de nombreuses années, l'entreprise familiale compte parmi ses clients des constructeurs automobiles internationaux de renom (OEM) et des équipementiers automobiles. Au cours du dernier exercice, elle a réalisé un chiffre d'affaires de plus de 500 millions d'euros avec près de 4 000 collaborateurs répartis sur douze sites. swoboda.com



Des pierres pour lutter contre le changement climatique

Depuis juin 2022, Dachser soutient un projet d'aide humanitaire dans le sud du Pérou en coopération avec Terre des Hommes, une ONG engagée dans la protection des enfants. Les partenaires souhaitent donner aux jeunes de 20 communes parlant le quechua, les moyens de défendre leurs terres et leurs droits environnementaux, tout en leur offrant des perspectives d'avenir. Pour faire face à la pénurie d'eau causée par le changement climatique, le projet soutient la construction de lagunes visant à collecter l'eau de pluie. Pour bâtir ces retenues, la population locale construit des barrages à l'aide d'argile, de pierres et de végétaux, une technique ancestrale récemment redécouverte dans la région d'Ayacucho.

L'optimisation des synergies.

DACHSER Air & Sea Logistics



Vos transports par air et mer.

Que ce soit en fret maritime ou aérien, tant pour des lots de groupage que pour des lots complets, DACHSER offre une synergie optimale en intégrant les solutions les plus performantes.

En offrant une gamme complète de services, allant du conseil à la gestion opérationnelle de vos expéditions, nous vous assurons également la qualité et la sécurité de nos prestations de transport aérien et maritime.

Une expertise mondiale.

Dotée d'une expertise universelle, nos déclarants en douane maîtrisent les codes et sont stratégiquement positionnés pour vous guider à travers le dédale mondial des réglementations.



**GERMAN AWARD FOR
SUPPLY CHAIN MANAGEMENT**
2023

dachser.com