ÉDITION 2/2020

DACHSER magazine

UN MONDE DE LOGISTIQUE INTELLIGENTE

UN FACTEUR D'IMPORTANCE CRITIQUE
LE PERSONNEL LOGISTIQUE

CRISE DU COVID-19
CHAÎNES DE LIVRAISON SOUS TENSION

SUR LES RAILS
NOUVELLE ROUTE DE LA SOIE VERS LA CHINE

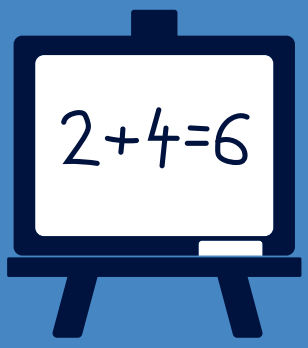
DES EFFORTS CONJUGUÉS

L'union fait la force : Telle est la devise des esprits brillants d'hier et d'aujourd'hui qui ont fait ou font avancer la société par leurs innovations techniques et organisationnelles.

2,25 mètres, c'est la hauteur de la stèle de basalte sur laquelle est gravé en écriture cunéiforme le Code de Hammurabi. Datant du 18e siècle av. J.-C., ce recueil de lois, qui porte le nom d'un souverain de Babylone et régit la communauté de son temps compte, avec ses 280 paragraphes, parmi les plus anciens textes de loi de l'humanité. La stèle est exposée de nos jours au musée du Louvre.

1413, telle est la date à laquelle fut créé « La Court de Bonne Compagnie », le premier club au monde. Fondé par de pieux gentilhommes, il se consacrait à des tâches d'intérêt commun à « visées caritatives ».

67 ballons montés quittèrent la capitale française assiégée durant la guerre franco-prussienne de 1870-1871. À la grande colère des assiégeants, la municipalité avait trouvé un moyen de réacheminer du courrier, en passant par les airs. Au cours des 17 semaines de siège, deux millions et demi de lettres et de cartes postales, d'un poids total d'environ onze tonnes, partirent de Paris.



4 opérations arithmétiques de base, telles sont les tâches que maîtrisait la machine à calculer présentée en 1673 à la Royal Society de Londres par le philosophe, mathématicien, juriste et historien Gottfried Wilhelm Leibniz. Dans le couple homme-machine, il se faisait une idée précise de la répartition des tâches : « Il est indigne de gaspiller le temps de personnes de qualité avec des travaux de calcul serviles, sachant que même l'individu le plus stupide peut obtenir les bons résultats avec une machine », déclarait ce savant universel.

16 millions de scientifiques se sont associés au sein du ResearchGate, le plus grand site de réseautage social pour chercheurs et scientifiques. Ce site est considéré comme l'une des plus importantes plateformes de communication dans la lutte contre le Covid-19.

DOSSIER

Sécurité d'approvisionnement : Un facteur d'importance critique : le personnel logistique 04

FORUM

Hommes & marchés : 10
Résultats financiers pour 2019
Échos du laboratoire du futur de Dachser
La force de l'attirance pour la nature
Essai : Zut alors !
L'intelligence au banc d'essai 14

COMPÉTENCES

Renouvellement générationnel :
Parés pour l'avenir : notre futur Executive Board 16
Logistique et Covid-19 :
Chaînes de livraison sous tension 18
Métiers de la logistique :
Une agente de magasinage persévérante 22
Recherche : Nouveaux concepts de moteurs – où allons-nous ? 24

RÉSEAU

Compétences réseau :
Des nouvelles du monde Dachser 28
Conducteurs : Stigmatisés puis encensés – sur les routes en des temps difficiles 30
Dachser Rail Services :
Un raccourci par la Nouvelle Route de la soie 32

BONNES NOUVELLES

Charters d'aide d'urgence :
Masques de protection pour hôpitaux 35

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, Madlen Recla, Christian Weber **Vente :** Andrea Reiter, tél.: +49 831 5916-1424, e-mail : andrea.reiter@dachser.com **Production :** Schick Kommunikation, Kerschensteinerstraße 25, D – 82166 Gräfelfing, e-mail : info@schick-kommunikation.de **Chef de projet :** Marcus Schick **Conception :** Ralph Zimmermann **Crédit photos :** photos internes sauf gettyimages (p. 1, 2, 3, 4, 5, 12, 13, 14, 15, 24, 25, 26, 28, 29, 35), original! u. Barcodat/ Wikimedia (p. 11), Michael Schönberger (p. 3, 32, 33, 34) **Illustration :** Ralph Zimmermann (p. 14, 15) **Impression :** Holzer Druck und Medien Druckerei und Zeitungsverlag GmbH, Fridolin-Holzer-Str. 22-24, D – 88171 Weiler im Allgäu **Tirage :** 35 000 ex. / 61ème 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.

MIXTE
Papier issu de sources responsables
FSC® C051146

Climatiquement neutre
Imprimé
ClimatePartner.com/11886-2004-1007

Des hommes et des cultures réunis par les mêmes valeurs

UN FACTEUR D'IMPORTANCE CRITIQUE : LE PERSONNEL LOGISTIQUE

Pendant les phases de confinement et de reprise progressive de l'économie, l'importance cruciale de chaînes logistiques fonctionnelles et d'un personnel garantissant leur bonne marche s'impose avec une acuité toute particulière. Les valeurs incarnées au quotidien au sein de Dachser sont alors le gage d'une orientation claire et de sécurité.

Le Covid-19 est omniprésent. Depuis des mois, il domine l'actualité, le paysage urbain, la restauration et le commerce ainsi que l'ensemble de la vie publique et culturelle – et aussi la logistique. Aucun produit courant n'en témoigne plus que le papier toilette. Aussi surprenante que généralisée, la pénurie survenue dès l'apparition du virus a symbolisé la crise et ses effets sur les structures d'approvisionnement.

On a depuis beaucoup réfléchi et écrit sur ces achats de précaution et les ressorts psychologiques d'un comportement tout sauf rationnel suscité par la crise. L'absence momentanée de divers produits du quotidien, dont le →

Niklas Wintrich,
Dachser Coblence

papier toilette, les désinfectants ou encore de certaines denrées de base, comme le riz, la levure, la farine ou les pâtes, a parfois détourné notre attention de ce qui continuait malgré tout de fonctionner à merveille durant le confinement, à savoir l'approvisionnement de base de la population en denrées, médicaments et produits du quotidien de toutes sortes.

Les entreprises industrielles et manufacturières encore en activité ont pu, elles aussi, se reposer sur la logistique pour leurs chaînes d'approvisionnement. Et ce, malgré des conditions rendues bien plus difficiles par les contrôles douaniers inhabituels au sein de l'Europe, ainsi que des mesures strictes d'hygiène, de distanciation et de sécurité, dans le commerce, les entrepôts, les cabines des conducteurs et les bureaux des agents d'exploitation.

En conditions « normales », le fonctionnement de processus logistiques minutieusement orchestrés au sein de réseaux complexes est considéré comme « allant de soi » et suscite rarement un large intérêt auprès du grand public. Durant la crise cependant, outre les médecins et le personnel soignant et de supermarchés, les conducteurs et agents d'exploitation ainsi que les agents de manutention et de stockage ont été propulsés sur le devant de la scène.

Priya Prabhu,
Dachser India

Sans hommes, rien ne marche

Qu'est-ce qui motive le personnel du secteur logistique, qu'est-ce qui le fait bouger et lui donne une orientation, précisément en ces temps difficiles ? « La logistique est loin de se limiter à des capacités de stockage et de transport : c'est un vaste système à plusieurs niveaux et incroyablement vivant composé de personnes avec leurs équipements, leurs outils et leur informatique – un système cyber-socio-physique » affirme Andreas Froschmayer, Corporate Director Corporate Strategy, Development & PR. « L'homme est et reste la clé de notre succès. » Trois motifs à cela. « Primo : ce sont les hommes qui font la qualité. Et c'est elle qui fera la différence dans un monde numérique. Secundo : La réussite d'une mission dépend toujours des hommes. Et tertio : Employés et conducteurs constitueront toujours l'interface directe avec les clients. »

« Malgré la numérisation croissante et la mise en réseau mondiale, ce qui fait la différence dans les prestations logistiques de Dachser, ce sont les personnalités et les compétences, le respect des valeurs et la capacité d'empathie des hommes, constate Bernhard Simon, CEO de Dachser. Ce sont les collaborateurs qui chez Dachser concrétisent le niveau élevé de qualité et dans le même temps assurent la satisfaction et la fidélité des clients. »

« Nous créons l'excellence, en termes d'alliance et d'intégration intelligente, d'un maillage de compétences logistiques au niveau mondial. Nous optimisons le bilan logistique de nos clients. » La mission de Dachser définit l'objectif à atteindre. La voie qui permet de le réaliser dépend de six valeurs ou couples de valeurs :

- **Esprit entrepreneurial et courage d'innover**
- **Responsabilité d'intégration**
- **Durabilité**
- **Loyauté et engagement**
- **Intégrité et sincérité**
- **Ouverture sur le monde et respect**

« Nos valeurs sont une orientation, une source de stabilité et un facteur de différenciation. Elles sont aussi le fil directeur qui nous guide vers des relations de qualité entre collègues. Elles nous offrent la certitude de savoir comment agir dans un monde qui se transforme toujours plus vite – tout en continuant de nous faire confiance mutuellement – aussi et surtout en temps de crise », explique B. Simon.

Des valeurs à portée personnelle

Dans une situation de crise notamment, lorsque certitudes professionnelles et personnelles s'envolent du jour au lendemain, lorsque des chaînes d'approvisionnement bien rodées se grippent ou s'immobilisent, nous nous rapprochons et prenons encore plus conscience de ce qui nous lie les uns aux autres. On voit alors à divers niveaux, partout dans le monde, que les valeurs sont effectivement incarnées par tous au sein de Dachser et rapportées par chacun à sa personnalité propre et à sa fonction dans le réseau.

Alicia Graham, Dachser USA

Ainsi, pour Niklas Wintrich, employé du service clients du centre logistique Dachser de Coblence, **« Esprit entrepreneurial et courage d'innover »** est un couple de valeurs qu'il associe personnellement à la motivation et au progrès. « Lorsque l'environnement professionnel est bouleversé, ce qui est le cas aujourd'hui comme jamais auparavant, on cherche à participer activement. Cela donne l'inspiration et la force de sans cesse se remotiver et de s'améliorer à petite comme à grande échelle. » Ces valeurs lui semblent particulièrement utiles, aujourd'hui comme demain, précise-t-il. « Dans un monde globalisé et interconnecté, il est crucial de toujours garder une longueur d'avance sur la concurrence. Les innovations sont alors indispensables ! », poursuit-il.

Priya Prabhu, coordinatrice de la communication Air & Sea Logistics chez Dachser India, associe la **« Responsabilité d'intégration »** à un proverbe qui l'accompagne et la guide depuis toujours dans son parcours : seul, il se peut qu'on avance plus vite, mais ce n'est qu'ensemble que l'on peut aller vraiment loin. Elle pense que chacun apporte une contribution avec son savoir-faire professionnel, ses expériences et ses compétences différentes. Intégrés dans l'action commune, ces atouts personnels offrent des moyens toujours plus créatifs et plus efficaces de réussir une mission, précise Priya Prabhu, et elle ajoute : « Non seulement cela allège la charge de travail de chacun d'entre nous, mais cela limite aussi les possibles goulets d'étranglement, facilite la coordination des services et garantit l'instauration d'un environnement de travail sûr et sain au niveau de l'équipe comme de l'organisation tout entière. »

Pour Mijal Paredes, Operations Ocean Import Dachser Chile, **« Durabilité »** signifie « assumer la responsabilité du monde dans lequel nous vivons, et ce, en organisant les chaînes d'approvisionnement de sorte à limiter le plus possible les répercussions sur notre environnement. » Elle précise : concrètement, cela passe par exemple par des offres LCL (less-than-container-load) qui permettent, en regroupant les envois, d'exploiter les conteneurs avec le maximum de flexibilité et d'efficacité. Cela permet aussi de faire face à une brusque réduction du volume d'envois en cas de crise.

Pour Alicia Graham, spécialiste du fret maritime de Dachser Air & Sea Logistics à Atlanta, États-Unis, **« Loyauté et engagement »** sont des valeurs très prisées actuellement. Elle est convaincue, tant sur le plan professionnel que privé, qu'il est essentiel d'agir avec fiabilité et sincérité pour respecter ses engagements. Cela est particulièrement important lors de périodes difficiles : on ne peut bâtir une relation fiable et durable sur un « peut-être » ou un « seulement si cela me convient ».

Pour Andreas Pedersen, Freight Forwarding Assistant dans le secteur Charter chez Dachser Denmark à Hvidovre, **« Intégrité et sincérité »** sont importantes dans la vie professionnelle comme dans la vie personnelle. Dans ce domaine, il a été impressionné par Steve Jobs, le fondateur d'Apple, qui a dit un jour : « Parfois, lorsque vous innovez, vous faites des erreurs. Il est préférable de les admettre rapidement et de continuer à améliorer vos autres innovations. » A. Pedersen a fait sienne cette idée : « Si nous sommes honnêtes envers nous-mêmes et les choses que nous devons changer, nous parviendrons toujours à de →

Communauté de valeurs chargée d'histoire : « Dachser se sent tenu, à tout moment et en tout lieu, de fournir des prestations exemplaires, d'offrir des emplois sûrs et attrayants à ses employés, de respecter de manière égale l'apparence de chacun, quels que soient son rang et sa fonction, de mener une politique d'entreprise respectueuse de l'environnement et de contribuer à la synergie positive de toutes les forces vives de la société. »

tiré du projet d'une « philosophie pour Dachser » de 1987

Mijal Paredes, Dachser Chile

ESPRIT ENTREPRENEURIAL
ET COURAGE D'INNOVER
OUVERTURE SUR LE
MONDE ET RESPECT
RESPONSABILITÉ
D'INTÉGRATION
DURABILITÉ
INTÉGRITÉ ET
SINCÉRITÉ
LOYAUTÉ ET
ENGAGEMENT

meilleurs résultats, et ce, même s'il nous arrive alors parfois de commettre des erreurs. J'apprécie beaucoup cette culture chez Dachser. Je suis convaincu que l'honnêteté, le respect de hautes valeurs morales et l'intégrité finissent toujours par être récompensés. »

Pour Zoe Chow, Key Account Managerin Fashion & Sports chez Dachser Air & Sea Logistics Asia Pacific, **« Ouverture sur le monde et respect »** sont une évidence au quotidien. « En tant que membre de la grande famille Dachser, j'ai plaisir à travailler avec chacun, peu importe sa nationalité, sa religion, sa langue et son sexe. » Dans l'équipe Key-Account, elle confie être en permanence en contact avec des collègues et clients du monde entier – avec une certaine distance physique aujourd'hui, mais toujours avec des liens personnels aussi étroits que possible. « Compte tenu des différences de culture et de contexte, j'essaie, par quelque canal que ce soit, de communiquer aussi clairement que possible avec mon interlocuteur. En posant des questions et en écoutant attentivement, je vis non seulement des expériences précieuses pour mon travail, mais ma vie quotidienne est aussi plus variée et plus remplie », se réjouit Zoe Chow.

Zoe Chow,
Dachser Asia Pacific

Le regard tourné vers l'avenir

Pour B. Simon, CEO de Dachser, les valeurs du groupe incarnées à travers toutes les cultures et tous les continents, sont pour l'entreprise familiale et tous ses membres des facteurs d'orientation, de stabilité et de différenciation. Elles sont aussi porteuses d'une vision d'avenir, surtout et encore plus dans la crise actuelle. « En s'appuyant sur nos valeurs communes, nous pouvons créer de la proximité au sein de la famille Dachser, même si les contacts personnels sont aujourd'hui fortement limités. Elles nous donnent la boussole qui nous permet de nous réorienter chaque jour. Nous pouvons ainsi rester une entreprise familiale soucieuse de préserver des relations authentiques et un intérêt sincère les uns pour les autres. C'est en prenant soin de nous-mêmes et de nos collègues que nous saurons rester fidèles à nous-mêmes tout en réalisant nos objectifs de croissance », indique Bernhard Simon.

Andreas Pedersen,
Dachser Denmark

C'est pourquoi le renouvellement générationnel de l'Executive Board annoncé précisément durant la crise sanitaire n'est en aucun cas inopportun. « En tant qu'entreprise familiale, Dachser se projette sur le long terme. Nous avons préparé le renouvellement générationnel à la tête de l'entreprise dès 2012 et ne remettons pas subitement en cause les stratégies assurant une évolution positive à long terme, même si une crise imprévisible se répercute de manière aussi large sur nos activités opérationnelles, explique le CEO de Dachser, en ajoutant : nous n'avons aucune raison de perdre le contrôle de la situation à cause du coronavirus, le groupe est excellement préparé en termes de structures et de personnel. Nos collaborateurs, notre modèle économique performant, notre situation financière saine forment un socle solide qui nous aide à traverser la crise sans heurts pour prendre ensuite un nouveau départ. »

M. Schick

Résultats financiers pour 2019

DACHSER S'APPUIE SUR LE MOTEUR TRADITIONNEL DE SA CROISSANCE

Conférence de presse virtuelle : en raison de la crise du Covid-19, Bernhard Simon, CEO de Dachser, a présenté les résultats financiers pour la première fois par écran interposé depuis le siège, à Kempten.

Malgré une conjoncture mondiale qui ne cesse de s'assombrir, Dachser a poursuivi sa croissance en 2019.

Lors de la présentation des résultats, Bernhard Simon, CEO de Dachser, avait de bonnes nouvelles à annoncer : Le prestataire logistique a en effet augmenté son chiffre d'affaires net consolidé de 1,6 %, le portant à 5,66 milliards d'euros.

Une fois encore, la croissance a reposé sur le Business Field Road Logistics, qui avec 4,60 milliards d'euros, a connu une progression de 2,9 %. Cette hausse est tempérée par une baisse de 4,1 % dans le Business Field Air & Sea Logistics, baisse qui résulte essentiellement d'un fléchissement de l'activité de fret aérien pour les clients du secteur automobile.

À la hausse du chiffre d'affaires au niveau du groupe s'oppose un recul des chiffres en matière d'envois et de tonnage. Si les expéditions ont connu une baisse de 3,7 %, passant de 83,7 à 80,6 millions d'envois, le tonnage a légèrement baissé de 1,0 % par rapport à l'année précédente, reculant de 41,4 à 41,0 millions de tonnes.

Des effectifs plus importants que jamais

Avec un effectif d'environ 31 000 employés, Dachser emploie plus de personnes que jamais dans l'histoire de l'entreprise. « Nous en sommes très fiers, car nos collaboratrices et collaborateurs constituent le moteur et le pilier central de nos activités de prestataire. La garantie de l'emploi est un objectif prioritaire en 2020, souligne Bernhard Simon.

Aperçu des chiffres d'affaires nets :

Chiffres d'affaires nets (en millions d'euros)	**2019** (chiffres provisoires)	**2018** (chiffres définitifs)	**Évolution** de 2018 à 2019
Road Logistics	**4.596**	**4.465**	**+ 2,9 %**
European Logistics	**3.632**	**3.548**	**+ 2,4 %**
Food Logistics	**964**	**917**	**+ 5,1 %**
Air & Sea Logistics	**1.137**	**1.185**	**- 4,1 %**
Consolidation*	**- 75**	**- 80**	
Groupe	**5.658**	**5.570**	**+ 1,6 %**

*déduction faite des C. A. provenant de participations de 50 % ou moins

Pour continuer d'améliorer la qualité de ses prestations, l'entreprise familiale a investi au cours de l'année dernière 151 millions d'euros dans la construction et l'extension de terminaux de transbordement et d'entrepôts, ainsi que dans ses systèmes informatiques et ses équipements techniques. Des investissements d'un montant similaire sont prévus pour l'année en cours. Toutefois, la crise du Covid-19 devrait également contraindre Dachser à revoir ses objectifs, comme l'explique Bernhard Simon : « L'impact final sur notre activité est difficile à prédire ; tout ce que nous pouvons faire à l'heure actuelle est de réévaluer chaque jour la situation et de réagir avec agilité et flexibilité. »

EN DIRECT DU LABORATOIRE DU FUTUR

Codes bidimensionnels

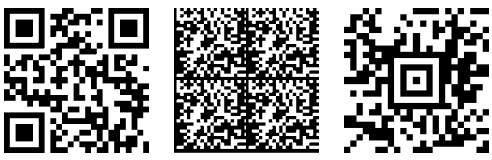
SIGNES DE NOTRE ÉPOQUE

Après le triomphe du classique code-barres unidimensionnel, les codes bidimensionnels investissent de plus en plus la logistique. Ces derniers présentent en effet d'intéressantes possibilités en matière d'application qui dépassent de loin la simple identification.

Dans le cadre de la série d'articles « Échos du laboratoire du futur » nous présentons les résultats des études menées dans le département Research & Development en étroite collaboration avec divers autres départements et agences, ainsi qu'avec le Dachser Enterprise Lab à l'Institut Fraunhofer IML, et d'autres partenaires dans le domaine de la recherche et de la technologie.

S'inspirant de l'alphabet Morse, Norman Joseph Woodland, étudiant en informatique américain, trace en 1949 des lignes verticales dans le sable humide. Elles forment sa première ébauche du futur code-barres. Personne ne soupçonne à l'époque que, 30 ans plus tard, le code-barres influencerait de manière déterminante et sous des formes très variées les processus de travail du commerce, de l'industrie et de la logistique. Dans la logistique et notamment au sein de Dachser, c'est le code-barres EAN-128, avec son SSCC (Serial Shipping Container Code), code crypté de 18 chiffres qui, depuis le milieu des années 1990, pilote les processus. Cette technologie reste aujourd'hui très efficace et parfaitement adaptée à la pratique.

Mais, en plus des codes-barres unidimensionnels, leurs cousins, les codes bidimensionnels, ont eux aussi entrepris de modifier le visage de la logistique. Le plus connu de ces codes-barres 2D est le code QR. Découverte dès le milieu des années 1990 au Japon, cette technologie pionnière pour sa capacité à être décodée rapidement a alors été abrégée en « QR » (« Quick Response » ou « Réponse rapide »). Aujourd'hui, tout le monde connaît cette matrice carrée de pixels avec ses motifs de détection de position caractéristiques dans trois de ses angles. Les codes QR sont en effet faciles à déchiffrer avec une caméra de smartphone – ce qui représente un avantage énorme par rapport aux codes-barres unidimensionnels, dont le décryptage nécessite un dispositif de balayage au laser.



Trois codes 2D courants en logistique (de g. à d.) : Code QR, code Datamatrix et code Aztec

Les codes QR sont des standards mondiaux

Etant donné que plus de trois milliards de personnes dans le monde possèdent un smartphone, quasiment la moitié de l'humanité dispose des bases techniques pour exploiter ces champs de pixels bidimensionnels. Le code QR est ainsi un standard extrêmement répandu dans le monde entier, que l'on retrouve par exemple aussi dans les actuelles normes industrielles GS1 ou VDA. L'analyse d'image moderne permet d'enregistrer et de lire simultanément plusieurs codes QR, même en mouvement. Cela ouvre la voie à des applications intéressantes, que ce soit avec des caméras fixes dans des entrepôts et des ateliers ou avec des caméras mobiles fixées sur des drones ou des véhicules autonomes.

Autre avantage sur les codes unidimensionnels (1D) : un code QR permet de crypter jusqu'à 4 296 caractères alphanumériques, soit au moins cent fois plus de caractères sur une surface comparable. Un bit est représenté par un pixel blanc ou noir (également appelé module). On peut aussi sauvegarder des liens Internet ; une personne qui scannera le code QR associé à l'aide d'un smartphone sera directement renvoyée vers le site web correspondant.

Autres codes 2D utilisés en logistique

Outre les codes QR usuels du quotidien, la logistique fait appel à d'autres codes 2D, essentiellement le code Datamatrix (généralement à quatre régions) et le code Aztec (avec motif de détection de position dans le milieu). Ces codes présentent d'autres propriétés utiles dans des cas bien précis.

Dans l'ensemble, ils permettent de traiter des applications très variées de logistique qui dépassent désormais la simple identification et sauvegarde de données. Couplés à la reconnaissance optique, ils assurent la localisation et le suivi en temps réel d'envois dans des bâtiments. Dans un entrepôt, les véhicules autonomes utilisent cette technique comme aide à la navigation. Les codes 2D garantissent également une lecture simple et rapide des dimensions de colis. Ils jouent un rôle toujours plus important, jusque dans la numérisation de documents papier.

Andre Kranke
Department Head R&D Research & Innovation Management

Faites rentrer la nature chez vous, c'est une fête pour le cœur !

Biophilie

RÊVER DE L'EXTÉRIEUR DEPUIS SON INTÉRIEUR

Le confinement fait éclore de drôles de fleurs, principalement sur les réseaux sociaux. Lorsque le désir de découvrir la nature à l'extérieur ne peut s'exaucer, il faut que la nature entre dans nos maisons.

Sur les réseaux sociaux, elles sont plus en vogue que jamais, ces photos de gens qui se mettent en scène dans la nature. D'où vient cet amour de la nature aussi florissant en ces temps de crise sanitaire, c'est ce qu'ont étudié la biologiste Chia-Chen Chang de l'Université de Singapour et son équipe de sept chercheurs sur le site de partage de photographies Flickr. Selon eux, « les résultats de leur étude montrent que nous associons tous la nature avec de beaux souvenirs », un constat qui confirme la théorie de la biophilie (du grec, « amour de la nature »).

Élaborée dans les années 1990 par Edward Osborne Wilson, sociologue américain, cette théorie affirme que l'affinité de l'Homme pour la nature et les écosystèmes qui lui permettent de vivre n'ont cessé de se développer au fil de l'évolution. Mais comme nous modifions toujours plus la nature originelle, le plus souvent pas en sa faveur, des liens biologiques importants qui se sont créés au cours de l'histoire évolutive de notre espèce et qui contribuent à notre bien-être se sont rompus, indique ce sociologue.

La vue bienfaisante de la nature

Des chercheurs de l'Université de Stanford, en Californie, ont ainsi pu démontrer que les promenades dans la nature avaient un effet positif sur le bien-être mental et permettaient de prévenir les dépressions. Il serait également prouvé que les malades hospitalisés ayant une vue sur la nature guérissent plus vite, que les écoliers apprennent mieux à la lumière naturelle et que les employés de bureaux végétalisés tombent moins souvent malades. Aussi, des architectes biophiles d'Austin, au Texas, ont-ils intégré dans le Fairmont Hotel la nature sous forme d'un « parc d'intérieur ». Les clients prennent leurs clés de chambre à l'ombre de deux vieux chênes et peuvent déambuler dans un jardin topiaire grandeur nature.

Chia-Chen Chang ne voit pas comment les plantes d'intérieur suffiraient à combler le désir de nature de l'Homme. Elle préconise plutôt de renforcer sa protection. « Souvent, l'humanité ne prend malheureusement conscience qu'il lui manque quelque chose d'essentiel que lorsqu'elle l'a déjà perdu. » En d'autres termes, précipitez-vous dehors, dès que vous le pourrez à nouveau !

BATTERIE MINÉRALE

Rendre l'énergie solaire et éolienne disponible à tout moment, même par vent trop faible ou la nuit, est un grand défi de la transition énergétique. Mais une solution de stockage volcanique se prépare dans le quartier d'Altenwerder, à Hambourg. Dans le cadre d'un projet entre Siemens Gamesa, Hamburg Energie GmbH et l'université technique Hamburg TU, un accumulateur d'énergie électrothermique constitué de 1 000 tonnes de roches volcaniques a été lancé. Le principe est simple : l'énergie électrique verte génère un courant d'air chaud qui porte les roches à 750 °C. En cas de demande de pointe, l'énergie ainsi stockée peut être reconvertie en électricité à l'aide d'une turbine vapeur. Expertes naturelles du chauffage, les roches volcaniques peuvent stocker une énergie de 130 MWh jusqu'à une semaine. Dans un proche avenir, pensent les chercheurs, ce principe devrait permettre de stocker une quantité d'énergie de l'ordre de plusieurs GWh (Gigawatts-heure), sachant qu'un GWh couvre les besoins quotidiens d'environ 50 000 foyers.

Recherche sur le rire

CE SERAIT VRAIMENT TROP DRÔLE !

La recherche le confirme : le rire et l'espièglerie peuvent contribuer à mieux surmonter les situations difficiles.

Le Covid-19, le confinement et ses conséquences pour l'économie et la société n'ont vraiment rien de drôle. Pourtant, pour faire face à cette situation psychiquement éprouvante, René Proyer, professeur à l'Institut de psychologie de l'université Martin-Luther de Halle-Wittenberg, recommande de faire preuve d'humour et d'espièglerie. « Ces deux traits de caractère peuvent renforcer la résilience, la capacité psychique à faire face », affirme-t-il. Dans les situations tendues, il pense que l'on peut parfois essayer de réagir de manière inattendue pour amener l'autre à rire, en ajoutant que « cela peut relâcher la pression. » Cependant, il précise qu'il ne faut jamais perdre de vue que l'humour est souvent accueilli de manières très différentes, et que si certaines personnes apprécient par exemple l'ironie, d'autres préfèrent des formes plus simples de plaisanterie ; enfin, il y a aussi celles à qui l'on ne peut arracher un sourire sans devoir les chatouiller.

De l'humour pour rompre avec les paradigmes

L'idée que l'alcool rende plus gai n'est pas confirmée scientifiquement. Le Journal of Experimental Social Psychology relate une étude sur des personnes sobres et des personnes légèrement ivres. Résultat : les blagues fonctionnent aussi bien sur l'un ou l'autre groupe.

L'humour agit cependant plus efficacement sur le psychisme de qui sait s'amuser en compagnie, affirme René Proyer. Pour ce chercheur, il permet de rompre avec les façons de penser habituelles et de trouver plus aisément des solutions créatives, et, régulièrement, la capacité à interagir de façon ludique produit de nombreux effets bénéfiques.

« En la matière, je m'inspire beaucoup de ma fille, qui a cinq ans », indique René Proyer. Pour qu'elle ne s'ennuie pas, il essaie de briser la routine et par exemple de s'asseoir avec elle sous la table aux repas pour la faire rire. « Ça marche – même si ce n'est pas l'idéal pour un dos d'adulte. »

Avez-vous déjà souri aujourd'hui ?

L'intelligence est partout – du moins faut-il l'espérer

> L'intelligence est une grandeur relative – et dépend fortement du milieu où l'on vit

ZUT ALORS !

La manière dont nous définissons l'intelligence a longtemps été extrêmement flatteuse pour l'homme moderne. Mais de nouveaux résultats de recherche et l'augmentation fulgurante des performances des ordinateurs ébranlent fortement l'image que nous avions de nous-mêmes.

Quelques heures ont suffi au robot Tay pour plonger ses créateurs dans le désespoir. Avec cette créature de fiction lancée en mars 2016, Microsoft souhaitait promouvoir l'intelligence artificielle (IA). Ce robot conversationnel devait développer sa propre personnalité en apprenant de ses interactions avec des utilisateurs twitter. C'est ce qu'a fait Tay – se répandant sans arrêt en tweets racistes. Seize heures plus tard, embarrassé, Microsoft a mis son robot hors ligne.

Boussole morale pour ordinateurs

En termes de relations publiques, cet incident fut un désastre. Pourtant, aux yeux d'un développeur d'IA, Tay était une vraie réussite : l'apprentissage automatique avait de fait parfaitement fonctionné, sauf que, malheureusement, un groupe d'internautes lui avait « soufflé » des déclarations très tendancieuses. De tels échecs sont faits pour animer le débat sur les avantages et les dangers de l'intelligence artificielle. Ce sont en effet bien eux qui soulèvent une question majeure : les ordinateurs, à qui l'on confie de plus en plus de responsabilités, ont-ils besoin d'une boussole éthique ? Autrement dit, « l'intelligence » est-elle plus qu'un froid calcul ? Les Romains avaient une position claire à ce sujet. Le terme latin « intellegere » désigne aussi bien l'action de « connaître » et de « comprendre » que celle de « choisir ». D'un seul mot, ils décrivaient ainsi le difficile processus qui consiste à évaluer les options possibles pour ensuite prendre une décision. L'individu intelligent s'oppose ainsi au populiste qui, même en période d'incertitude absolue, continue de propager ses théories simplistes d'une sortie de crise sans aucune difficulté.

Mesure des facultés intellectuelles

Les scientifiques adeptes de l'empirisme ont cependant une autre manière d'aborder la chose. S'inspirant des penseurs des Lumières, qui postulaient une suite d'opérations de calcul à la base de toute action humaine, ils ont tenté de décrire l'intelligence par des chiffres. Au 19e siècle, quelques médecins croyaient que l'intelligence d'une personne pouvait être liée à la taille et à la forme de son crâne. Mais l'absurdité de cette théorie s'avéra bientôt et l'on se mit bien vite en quête d'une mesure indépendante des caractéristiques physiques. C'est à deux scientifiques français, Alfred Binet et Théodore Simon, que l'on doit une avancée décisive. Il y a plus de cent ans, ils mirent au point une méthode de test destinée à mesurer le développement de l'intelligence des enfants à scolariser en fonction de leur âge. Plus tard, « l'âge mental » ainsi obtenu fut divisé par l'âge tout court pour établir le quotient intellectuel ou QI. Affiné des décennies durant, le QI décide aujourd'hui encore du sort de nombreuses carrières. Effet secondaire bienvenu : la moyenne aux résultats des tests de QI ne cessant de s'améliorer, chaque génération a pu se considérer intellectuellement supérieure à celle qui l'a précédée.

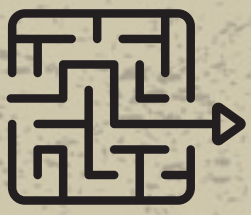
L'intelligence est une grandeur relative

Des résultats de recherche contradictoires permettent de faire le constat suivant : l'intelligence est toujours relative – et les aptitudes exigées dépendent fortement du milieu où l'on évolue. Cependant, même l'inventeur du QI doutait que l'intelligence puisse se mesurer avec précision et soutenait qu'il s'agissait plutôt d'une « faculté générale d'adaptation de l'esprit aux nouvelles tâches et situations de la vie », comme l'écrivit en 1912 William Stern.

Mais même si l'on fonde la définition de l'intelligence surtout sur des capacités analytiques, l'homme ne se classe toutefois que dans la moyenne : les « cerveaux électroniques », que les hommes ont d'ailleurs eux-mêmes créés, leur sont de loin supérieurs dans des disciplines individuelles. Les systèmes issus de l'IA sont certes le plus souvent encore des spécialistes bornés – ou recrachent, comme dans le cas de Tay, ce qu'on leur propose. Mais des scientifiques renommés sont convaincus que les machines pourront un jour s'améliorer à une vitesse telle que l'homme ne pourra plus suivre.

Des personnes brillantes, comme Stephen Hawking, astrophysicien disparu en 2018, voient cette « singularité » comme une menace pour l'humanité. Peut-être qu'un jour un génie universel mécanique considèrera-t-il qu'une espèce, par exemple la nôtre, ne mérite pas vraiment d'être préservée en raison de son comportement aussi irresponsable avec sa planète. Comment faire alors ? Des experts en IA proposent d'ores et déjà de définir des règles éthiques et de les coder en dur dans la programmation de ces ordinateurs. On peut certes douter de la réussite de l'entreprise, mais l'exercice reste dans tous les cas intéressant : nous en apprendrions beaucoup sur nous-mêmes – et sur ce qui constitue l'intelligence naturelle.

S. Ermisch



L'homme n'est pas la seule créature intelligente. Des biologistes ont démontré que les animaux sont eux aussi capables d'abstraction et que les plantes peuvent communiquer entre elles en sécrétant des substances chimiques. Même dépourvus de cerveaux, de nombreux êtres vivants sont pourtant capables d'actions intelligentes : ainsi, des mycétozoaires unicellulaires savent-ils trouver le plus court chemin entre deux points dans un labyrinthe.

PARÉS POUR L'AVENIR : NOTRE FUTUR EXECUTIVE BOARD

Menée par Burkhard Eling, la future équipe de direction prendra ses fonctions le 1er janvier 2021. Bernhard Simon et Michael Schilling intégreront le conseil d'administration.

Après 31 ans de collaboration étroite dans le cadre de différentes fonctions opérationnelles de haut niveau, Bernhard Simon, président de l'Executive Board, et Michael Schilling, vice-président de cet organe et COO Road Logistics, intégreront ensemble le conseil d'administration du groupe logistique à partir de 2021. Bernhard Simon y assumera la fonction de président. Membre de l'Executive Board de l'entreprise familiale depuis 2013 en tant que CFO, Burkhard Eling deviendra président du directoire le 1er janvier 2021.

« Dans le cadre d'un remaniement préparé de longue date, Michael Schilling et moi-même confierons nos responsabilités au sein de l'Executive Board à une nouvelle génération de dirigeants dès la fin de l'année 2020. Ensemble, nous donnerons ainsi l'impulsion pour préparer les succès futurs du groupe, a déclaré Bernhard Simon, CEO de Dachser. Même si la crise du coronavirus sollicite fortement toute l'équipe de direction, elle ne remet pas en question notre stratégie à long terme. Il importe désormais d'entamer à la tête de la société le renouvellement générationnel préparé depuis des années. Nous sommes cependant convaincus de pouvoir conduire le groupe avec succès au cours des prochains mois. Nous assurerons la stabilité de notre propre réseau et le maintien des chaînes de livraison, pour continuer de servir nos clients avec fiabilité et qualité. »

Nouvelle unité exécutive « IT & Development »

À partir du 1er janvier 2021 également, Stefan Hohm prendra la direction de la nouvelle Executive Unit « IT & Development » en tant que Chief Development Officer (CDO). Cette unité comprendra les activités de recherche et développement, d'innovation, de services informatiques, de logistique contractuelle et de commercialisation globale de solutions sectorielles. Alexander Tonn rejoindra l'Executive Board du groupe Dachser en tant que nouveau COO Road Logistics. La fonction de CFO sera également pourvue avant le 1er janvier 2021. Edoardo Podestà restera, quant à lui, membre de l'Executive Board en tant que COO Air & Sea Logistics.

« Présents depuis de nombreuses années, Burkhard Eling, Stefan Hohm et Alexander Tonn ont démontré leurs capacités aux divers postes de haut niveau qu'ils ont occupés dans le groupe. Ils ont notamment apporté des contributions décisives à l'évolution de Dachser ces dernières années, a poursuivi Bernhard Simon. Avec Edoardo Podestà et notre futur CFO, ils formeront dès 2021 une équipe de direction hautement dynamique et capable de maîtriser les enjeux majeurs de la prochaine décennie, à savoir une transformation numérique orientée client,

Concrétisation du changement programmé de l'Executive Board de Dachser : Alexander Tonn, Michael Schilling, Burkhard Eling, Bernhard Simon, Edoardo Podestà et Stefan Hohm

un développement durable et une gestion efficace de la pénurie de main-d'œuvre qualifiée. »

Burkhard Eling prendra les fonctions de CEO (Chief Executive Officer) et porte-parole de l'Executive Board le 1er janvier 2021. Âgé de 48 ans, Burkhard Eling est membre de l'Executive Board de Dachser en tant que CFO (Chief Financial Officer) depuis 2013. Il a notamment dirigé le déploiement mondial du système SAP et la transformation de la société mère en societas europaea (SE). Burkhard Eling a également conduit l'application du programme d'innovation stratégique Idea2net à l'échelle du groupe, et réalisé, conjointement avec Michael Schilling et Bernhard Simon, l'intégration post-acquisition du logisticien ibérique Azkar (aujourd'hui Dachser Iberia).

Stefan Hohm prendra la tête de la nouvelle Executive Unit « IT & Development » le 1er janvier prochain en tant que CDO (Chief Development Officer). Stefan Hohm dirigera le développement continu des systèmes informatiques, les activités de logistique contractuelle ainsi que la commercialisation mondiale des solutions sectorielles du groupe en plus de la recherche et du développement. Âgé de 47 ans, travaillant dans le groupe depuis 27 ans, ce manager très expérimenté a commencé sa carrière chez Dachser au sein de l'activité Contract Logistics, avant de prendre tour à tour la tête des agences d'Erfurt (Thuringe) et de Hof (Franconie Supérieure) en Allemagne. Nommé Corporate Director en 2016, Stefan Hohm a depuis été responsable des activités de recherche et de développement, et de la commercialisation de l'offre solutions du groupe.

Alexander Tonn assumera au 1er janvier 2021 la fonction de COO Road Logistics et par suite la responsabilité du développement des affaires des Business Lines European Logistics et Food Logistics. Âgé de 46 ans, Alexander Tonn est depuis 20 ans dans l'entreprise. Après avoir exercé des fonctions de direction en tant que responsable adjoint de l'agence de Memmingen, il est entré en 2014 au siège, où il a assuré la responsabilité du développement de la logistique contractuelle à l'échelon international. Depuis 2017, il dirige également la Business Unit European Logistics Germany. Il conservera cette fonction après sa nomination au poste de COO Road Logistics. Alfred Miller reste directeur général de la Business Unit Food Logistics.

La future équipe de direction sera complétée par **Edoardo Podestà,** qui fait partie, depuis octobre 2019, de l'Executive Board de Dachser en tant que COO Air & Sea Logistics. Edoardo Podestà est responsable des activités mondiales de fret aérien et maritime ainsi que des services ferroviaires entre l'Europe et la Chine. Il est également responsable de la Business Unit ASL Asie Pacifique.

RÉSUMÉ SYNTHÉTIQUE

Executive Board à compter du 1er janvier 2021

Burkhard Eling, CEO et président de l'Executive Board

Stefan Hohm, CDO

Edoardo Podestà, COO Air & Sea Logistics

Alexander Tonn, COO Road Logistics

N.N., CFO

Des fondations stables – parés pour l'avenir

Bernhard Simon est depuis 1999 membre de l'Executive Board de Dachser et depuis 2005 à la tête de l'entreprise familiale en qualité de président de cet organe. Il a grandement contribué à la forte croissance et à l'internationalisation de Dachser. Sous sa direction, le groupe est devenu l'un des prestataires logistiques les plus renommés en Europe et dans le monde.

Michael Schilling est devenu membre de l'Executive Board en 2002 et a depuis mis en place l'un des réseaux de groupage européens les plus performants. L'impulsion et le rythme qu'il a donnés à la croissance durable des prestations logistiques transfrontalières de transport et contractuelles constituent le véritable accomplissement de sa carrière. Les processus uniformisés, les systèmes informatiques et les plateformes développés sous sa direction sont la pierre angulaire de la qualité et de la fiabilité exceptionnelles qui caractérisent Dachser sur le marché de la logistique.

« La nouvelle équipe de direction rajeunie menée par Burkhard Eling s'engagera notamment à donner des impulsions nouvelles et à adapter notre modèle économique aux évolutions de la technologie et du marché. Nous pensons avoir ainsi trouvé la composition optimale en termes de personnes et d'organisation pour être à la hauteur des enjeux des prochaines années. »

Bernhard Simon,
CEO de Dachser

CHAÎNES DE LIVRAISON SOUS TENSION

Le Covid-19 a affecté les flux mondiaux de marchandises comme jamais cela n'avait été le cas et avec une violence inouïe. Les conséquences sont difficiles à évaluer. Cependant, un constat est déjà certain pour Dachser : au-delà de la planification qu'ils permettent, les réseaux logistiques robustes sont particulièrement précieux. →

Cargaison de masques chargée à bord d'un Antonov

Le Pays basque espagnol bien préparé contre la pandémie

Une nouvelle division du temps est née : le temps avant et après le virus. Dans l'intervalle – c'est-à-dire actuellement –, de nombreuses certitudes économiques, politiques et sociétales sont justement ébranlées à l'échelon mondial. Le « confinement » est omniprésent. Le processus d'assouplissement des règles et de reprise de la vie publique et économique est devenu très lent. La crainte d'une nouvelle vague de contamination, qui pourrait être encore plus dévastatrice, est trop forte. Nul n'est en mesure d'établir des prévisions fiables – qu'il s'agisse de politiciens ou d'experts médicaux et scientifiques. La seule certitude est l'incertitude.

Or la logistique est précisément l'inverse de l'incertitude. Dérivée du grec ancien « logistikê tekhnê », cette expression signifiait à l'origine « art du calcul pratique ». Aujourd'hui, elle désigne tous les systèmes économiques basés sur la division du travail et dans lesquels la distribution des biens et des services est optimisée en termes de temps, de coûts et de quantités. La crise sanitaire actuelle a toutefois neutralisé, dans une large mesure, la capacité de prévision et de programmation inhérente aux chaînes d'approvisionnement mondiales. Et la crise se développe à un rythme extrêmement rapide. Les différentes décisions politiques prises dans le monde font évoluer la situation chaque jour.

Mais une chose est certaine : si certains secteurs de production sont à l'arrêt ou si des secteurs économiques entiers, comme les usines automobiles, l'hôtellerie ou la restauration, n'ont du jour au lendemain plus besoin d'être approvisionnés en marchandises, cela entraîne des tensions au niveau des réseaux logistiques au sein desquels de nombreux rouages s'engrènent pour maintenir opérationnelles les chaînes d'approvisionnement. Que l'un de ces rouages se grippe et tout l'engrenage s'en ressent immédiatement.

Demeurer flexible et agile – même en confinement

« Compte tenu des changements extrêmement rapides de situation, nous devons en permanence adapter, voire réviser, nos décisions managériales », indique Bernhard Simon, le CEO de Dachser. Il précise que l'entreprise a mis en place, au niveau du siège et des différents secteurs d'activité, des cellules de crise qui informent et assistent la direction avec efficacité dans tous les domaines.

« La diminution des volumes dans le secteur des produits industriels est inévitable, compte tenu des limitations actuelles de la vie économique, plus particulièrement en Espagne et en Italie mais aussi en France », poursuit Bernhard Simon. Il précise que certains réseaux de transport routier nationaux enregistrent une baisse de volumes d'environ 40 %. « Grâce aux actions autonomes et intégrées de nos agences ainsi qu'aux excellentes capacités de pilotage de notre organisation en réseau, nous restons flexibles même en pleine crise et capables d'adaptations au niveau de l'organisation des transports et des plateformes ainsi que de réductions des tractions régulières, poursuit B. Simon. Comme nous sommes très diversifiés au niveau

Bernhard Simon,
Dachser CEO

> Nous sommes présents pour nos clients et partenaires, ils peuvent compter sur Dachser, aussi et surtout en temps de crise

European Logistics et desservons de nombreux clients et secteurs, nous disposons des marges de manœuvre pour nous adapter rapidement à l'évolution de l'environnement économique. »

Avec Food Logistics, ajoute-t-il, Dachser contribue de façon décisive à l'approvisionnement de base de la population. Si de grands clients de l'alimentaire ont disparu au premier semestre, comme les hôtels, restaurants et cafétérias, la demande des supermarchés a en contrepartie augmenté. Même si certains ont pu parfois s'inquiéter de la possible rupture d'une chaîne d'approvisionnement à la vue d'étagères vides, la logistique a été à chaque fois en mesure de les rassurer. Si chaque vente déclenche automatiquement de nouvelles commandes, il faut toutefois quelques jours pour que l'entrepôt commercial soit à nouveau rempli et que les filiales puissent être réapprovisionnées.

Équipement de protection pour le personnel médical

Dans la lutte contre le Covid-19, Air & Sea Logistics et Road Logistics se sont étroitement associés pour contribuer de manière déterminante à l'approvisionnement de base, en particulier, pour le réassortiment des stocks d'équipements de protection destinés aux cabinets médicaux et aux hôpitaux. C'est ce qui apparaît à la lumière de trois exemples tirés du réseau européen Dachser.

Début avril, Dachser Switzerland et le fournisseur norvégien de machines P. Meidell AS se sont appuyés sur le réseau logistique Dachser pour livrer des désinfectants pour les mains, dont la Norvège avait tant besoin. Ces désinfectants ont été fabriqués par la société Strub, un fournisseur suisse qui, en temps normal, produit des réfrigérants pour P. Meidell, mais qui s'est reconverti dans la préparation de produits d'hygiène antibactériens.

L'exemple suivant vient de France. Dachser France a affrété un Antonov 124, le deuxième plus gros avion de série au monde, pour livrer à la société Prolaser de Nantes 8,5 millions de masques chirurgicaux en provenance de Shanghai. Grâce à l'offre Interlocking – intégration systématique des réseaux Air & Sea et Road Logistics –, Dachser a assuré la distribution nationale de ces produits palettisés par la route aux collectivités, organismes de santé et ministères en France. Dachser Air & Sea Logistics France a étroitement collaboré avec la Direction Générale du Transport Aérien ainsi qu'avec les préfectures de Loire-Atlantique et de Vendée. Plusieurs convois de camions sous escorte ont assuré la distribution sécurisée vers l'entrepôt Prolaser en Vendée et vers le ministère de l'Intérieur.

En Espagne également, Dachser participe à la lutte contre la pandémie. Depuis la fin mai, le groupe met à disposition de l'autorité sanitaire du Pays basque espagnol 4 000 m² dans la banlieue de Bilbao pour le stockage de matériel médical. Une équipe de quatre à cinq collaborateurs Dachser est dédiée sept jours sur sept exclusivement aux commandes du service de santé basque. Rien qu'à la fin avril, elle avait emmagasiné 1 450 palettes contenant plus de 29 millions de produits médicaux. Cet équipement est destiné aux hôpitaux, services sociaux et de santé ainsi qu'aux services de police et de lutte contre l'incendie de la région.

Des mesures d'aide de ce type et des « affaires courantes » se dégage un message important pour Dachser : dans les agences et tous les sites du monde, pour Road Logistics comme pour Air & Sea Logistics, la disponibilité opérationnelle reste très forte malgré le Covid-19. « Nous créons ainsi un pôle de stabilité dans des temps difficiles à l'échelle mondiale, précise Bernhard Simon. Nous sommes présents pour nos clients et partenaires, ils peuvent compter sur Dachser, aussi et surtout en temps de crise. » **M. Schick**

La santé au travail est la priorité absolue chez Dachser. Les mesures de prévention et d'hygiène mises en œuvre dans les agences pour se protéger du virus sont suivies et adaptées de manière systématique. Concernant l'utilisation des masques, le groupe a publié des directives internes qu'il prend soin d'adapter en permanence aux exigences des divers secteurs d'activité et aux prescriptions officielles des différents pays.

Les masques de protection en provenance de Shanghai en route pour Nantes

PERSPECTIVES D'AVENIR EN LOGISTIQUE

Maria Levin aime l'action plus que tout

PERSÉVÉRANTE

Lorsque Maria Levin débute sa formation d'agent de magasinage en 2013, elle est la seule apprentie dans ce domaine sur le site d'Alsdorf. Aujourd'hui devenue tutrice, elle contribue à la formation des nouvelles recrues, parmi lesquelles de plus en plus de femmes.

Parfaitement intégrée dans un milieu auparavant exclusivement masculin : la gestion des stocks

Maria aime les voyages plus que tout. Elle se réjouit d'ores et déjà, une fois les restrictions liées au Covid-19 levées, d'organiser à nouveau des excursions pour elle et ses amis. Aussi, rien de plus logique pour cette jeune femme de 32 ans que de travailler au centre logistique Maas-Rhein d'Alsdorf, près d'Aix-la-Chapelle. « Au centre, je peux veiller à ce que les marchandises partent et arrivent à l'heure, dit-elle, en ajoutant : la logistique est vraiment fascinante, car on ne s'ennuie jamais et on a tous les jours de nouveaux défis à surmonter. »

Les défis, elle les a toujours brillamment relevés. Née à Omsk, en Sibérie, elle a rejoint l'Allemagne en 1997 avec ses parents. Bien sûr, les débuts dans sa nouvelle patrie n'ont pas été faciles, se souvient-elle. « Mais je n'avais qu'un but, toujours progresser. » À l'issue de sa formation scolaire, cette jeune femme déterminée s'est tracé un parcours professionnel bien à elle. Après une année d'activité en France, elle a travaillé dans la vente au détail, la vente en ligne et la production. Puis un jour, une offre d'emploi de Dachser a retenu son attention.

« Dans le cadre de ma candidature, j'ai fait un stage d'une semaine au cours duquel j'ai pu participer à la réception des marchandises dans l'équipe de l'après-midi. Je n'avais aucune expérience de la logistique, mais j'ai tout de suite aimé ça », explique Maria. Le 1er août 2013, elle débute sa formation d'agent de magasinage à Alsdorf. Première femme du site à exercer cette profession, elle a d'emblée été très bien acceptée : « Bien sûr, j'ai dû m'imposer dans ce milieu d'hommes, mais ils ont tous été très ouverts et serviables. »

Accrobranche pour la cohésion d'équipe

Maria se remémore aujourd'hui avec un immense plaisir les temps forts de sa formation. Elle se rappelle ses premières armes avec la préparation des commandes assistée par la réalité augmentée (« Pick by Vision »), grâce à des lunettes de réalité virtuelle. Elle se souvient aussi de la belle ambiance lors des activités de cohésion d'équipe organisées par l'agence : « Un jour, dans un parcours d'aventure en forêt, le responsable d'agence s'est même joint à nous pour l'épreuve d'accrobranche. Ce genre d'expérience permet d'avoir une vision toute différente de ses supérieurs. »

Aujourd'hui encore, Maria considère les bonnes relations entre les collaborateurs comme l'un des plus grands avantages d'une entreprise familiale : « Ici, l'aspect humain garde tout son sens. On cherche toujours à s'adapter et trouver des solutions pour tous. » Elle-même a pu ces dernières années bénéficier de cet esprit, souligne-t-elle, notamment dans le cadre de la planification des ressources. Depuis 2018, Maria suit en effet, parallèlement à son travail, une formation pour acquérir une maîtrise en logistique. Et, en accord avec la direction de son équipe, elle peut en général travailler aux horaires qui lui conviennent le mieux.

Un potentiel reconnu

Ces facilités tiennent aussi au fait que le site a reconnu les énormes capacités de cette jeune femme d'une grande intelligence. Maria s'est hissée au poste de conseillère adjointe à la sécurité pour le transport par route de marchandises dangereuses. Elle veille par ailleurs au respect des consignes d'arrimage des charges lors de l'expédition des marchandises. Depuis 2019, elle est responsable de l'accueil des nouveaux collaborateurs de l'entrepôt : « J'ai édité une brochure pour les nouveaux entrants et assure des formations. » Elle est aussi présente dans l'entrepôt pour seconder les nouveaux arrivants ayant encore des lacunes. « J'établis des statistiques que j'exploite ensuite pour contribuer à l'amélioration continue de nos processus logistiques au sein de notre organisation. »

Cette activité est très importante dans cette période de crise liée au Covid-19. Il s'agit de respecter les distances de sécurité avec ses collègues et de bien observer les gestes barrières, notamment de se laver et de se désinfecter régulièrement les mains. Malgré la situation, tout doit fonctionner sans anicroche. « Nous continuons bien sûr de travailler en équipe, mais selon la devise 'Ensemble, mais à distance'. Nous sommes bien évidemment tous très heureux que notre travail en arrière-plan puisse contribuer au maintien de l'économie et de la vie quotidienne, et de ressentir une profonde gratitude en retour », explique Maria.

Dans ces temps difficiles, elle sait aussi offrir son aide là où on a besoin d'elle. Ce que Maria apprécie tout particulièrement dans son travail, c'est sa diversité, mais aussi le fait que, depuis ses débuts chez Dachser, la logistique s'est toujours plus féminisée : « À l'époque, j'étais la première dans ce domaine. Aujourd'hui, les femmes s'affirment de plus en plus. » Dans ce site au confluent de trois pays, le travail ne manque pas pour Dachser : en cette période de crise sanitaire, les marchandises sont acheminées à l'intérieur de l'Allemagne, mais aussi expédiées vers la Belgique et les Pays-Bas, ainsi que d'autres pays européens, ce qui convient parfaitement à la passionnée de voyages qu'est Maria.

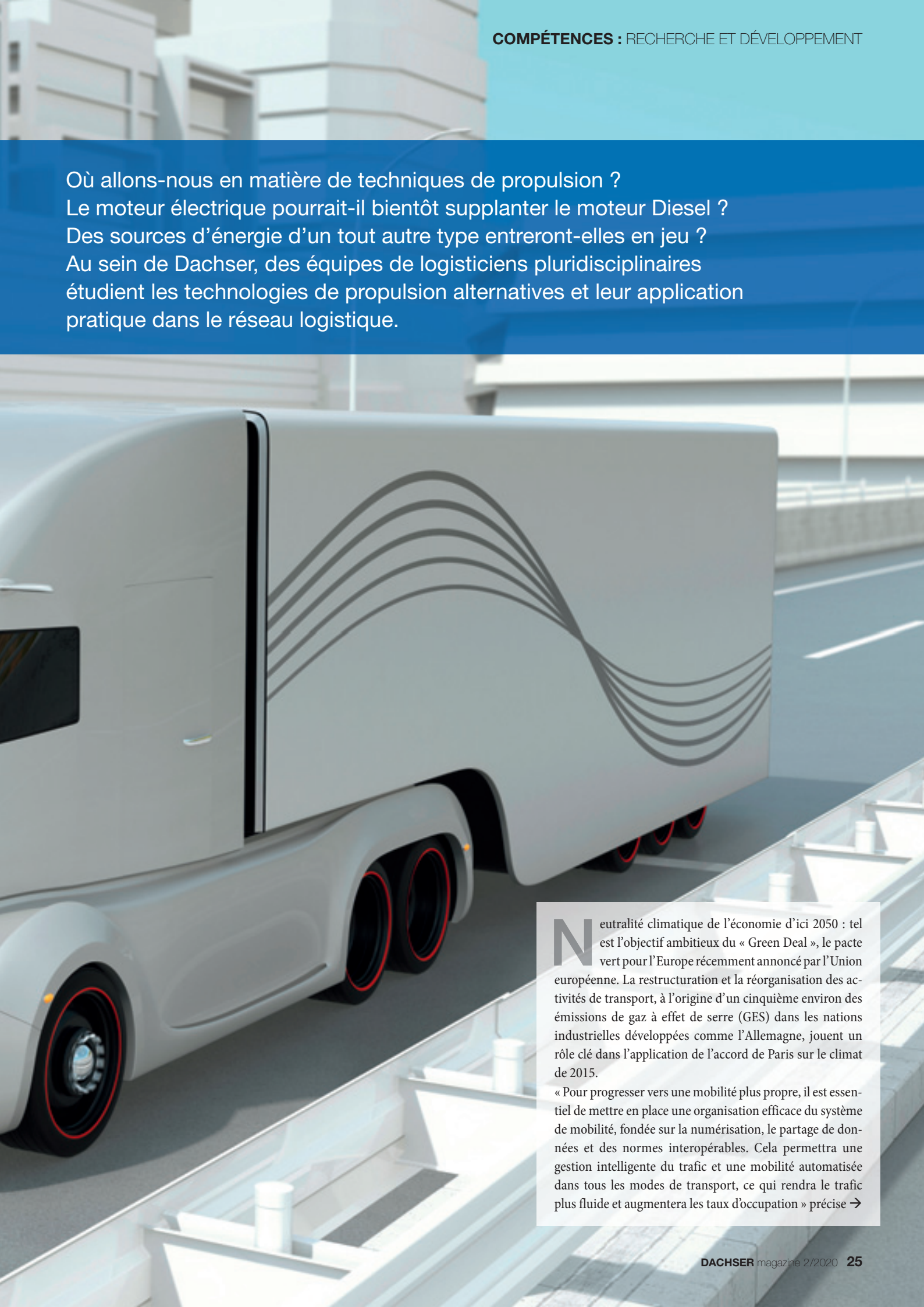
L. Becker

Les agents de magasinage sont essentiels pour l'entrepôt : ils veillent en effet à la mise en œuvre des processus logistiques de planification et d'organisation, notamment dans le cadre du contrôle ou de la gestion des stocks, de la préparation des commandes et de l'étiquetage des envois dans le respect des dispositions légales et des directives de l'entreprise. Qu'il s'agisse d'outils et d'engins de manutention ainsi que de systèmes d'information et de communication internes à Dachser, leurs équipements techniques les aident à réussir leur mission.

NOUVEAUX CONCEPTS DE MOTEURS – OÙ ALLONS-NOUS ?

Moteurs neutres pour le climat : le rêve des chercheurs

Où allons-nous en matière de techniques de propulsion ? Le moteur électrique pourrait-il bientôt supplanter le moteur Diesel ? Des sources d'énergie d'un tout autre type entreront-elles en jeu ? Au sein de Dachser, des équipes de logisticiens pluridisciplinaires étudient les technologies de propulsion alternatives et leur application pratique dans le réseau logistique.



Neutralité climatique de l'économie d'ici 2050 : tel est l'objectif ambitieux du « Green Deal », le pacte vert pour l'Europe récemment annoncé par l'Union européenne. La restructuration et la réorganisation des activités de transport, à l'origine d'un cinquième environ des émissions de gaz à effet de serre (GES) dans les nations industrielles développées comme l'Allemagne, jouent un rôle clé dans l'application de l'accord de Paris sur le climat de 2015.

« Pour progresser vers une mobilité plus propre, il est essentiel de mettre en place une organisation efficace du système de mobilité, fondée sur la numérisation, le partage de données et des normes interopérables. Cela permettra une gestion intelligente du trafic et une mobilité automatisée dans tous les modes de transport, ce qui rendra le trafic plus fluide et augmentera les taux d'occupation » précise →

Stefan Hohm, Corporate Director Corporate Solutions, Research & Development chez Dachser

> Par nos activités, nous voulons contribuer à la réalisation des objectifs climatiques de l'Union européenne à l'horizon 2050

la Commission européenne. Le passage progressif des transports de passagers et de marchandises à des modes de propulsion non fossile devrait permettre cette évolution.
En d'autres termes, une mobilité respectueuse du climat exige des réponses complexes. C'est pourquoi Dachser a intensifié son analyse des moteurs et des combustibles de substitution, complétant ainsi son système actuel de gestion de l'environnement et son projet innovant « City Distribution », lancé il y a quelques années. « Nous étudions les technologies existantes et futures avec nos services techniques internes et nos agences sans oublier les échanges avec nos partenaires externes. L'axe principal de ces études concerne l'évaluation des moteurs et combustibles de substitution ainsi que les concepts logistiques associés, notamment le trafic poids lourds », explique Stefan Hohm, Corporate Director Corporate Solutions, Research & Development chez Dachser. Une intense collaboration intersectorielle est conduite à cet effet au sein de Dachser. Dans leurs activités et leurs projets expérimentaux, les experts de la R&D échangent en permanence avec leurs homologues des secteurs d'activité Road et Air & Sea Logistics.
Des solutions commercialisables ne sont toutefois pas encore pour demain. « Aucun des moteurs et combustibles de substitution durablement exempts d'émissions n'est encore apte à satisfaire l'ensemble de nos besoins pratiques, d'une part pour des raisons techniques et d'autre part en raison du contexte économique », explique Andre Kranke, Department Head R&D Research & Innovation Management.

Restons ouverts à toutes les technologies

Recherche de solutions pour le transport longue distance

Une chose est sûre toutefois : à long terme, l'avenir est au moteur électrique, qu'il soit alimenté par une batterie d'accumulateurs ou par une pile à combustible à hydrogène. Les premiers poids lourds à batterie électrique de Dachser opèrent déjà dans le cadre de nouveaux projets de logistique urbaine à Stuttgart, Berlin ou Hambourg. Avec une autonomie de 200 kilomètres, le rayon d'action de ces véhicules reste toutefois très limité. Des poids lourds à batterie électrique dotés d'une autonomie d'environ 450 kilomètres pour la distribution régionale semblent techniquement réalisables à moyen terme, bien que cette solution paraisse encore difficilement rentable. « Au-delà de ce périmètre, les poids lourds à propulsion tout électrique continueront de poser de sérieux problèmes. Pour le trafic longue distance, il est difficile avec cette technologie de parvenir à un compromis raisonnable entre autonomie, charge utile et temps de chargement », ajoute Andre Kranke.
L'alimentation électrique par caténaires, telle qu'actuellement testée en Allemagne sur le tronçon d'autoroute électrique (« eHighway ») de l'A1 près de Lübeck, pourrait-elle ouvrir la voie au trafic électrique longue distance ? On peut en douter. « L'alternance permanente entre courte et longue distance s'y oppose. De plus, un système caténaire paneuropéen comme l'exigerait le transport de marchandises longue distance n'est pour l'instant guère réalisable, au vu des investissements élevés requis et des différences de conditions géographiques », constate Stefan Hohm.
Que signifie tout cela pour le moteur Diesel ? « C'est encore le mode de propulsion le plus répandu et le plus rentable pour le transport de fret. Et il devrait vraisemblablement le rester à moyen terme », poursuit Andre Kranke. Pourquoi ? Parce que la densité énergétique élevée du diesel garantit des rayons d'action très importants, précise-t-il. De plus, cette technique, stimulée notamment par les normes toujours plus strictes de l'UE, est, selon lui, parvenue à pleine maturité. Enfin et surtout, l'infrastructure et la technologie automobiles présentes à l'échelle mondiale permettraient d'utiliser avec beaucoup d'efficacité les poids lourds diesel. Couplés aux biocarburants de deuxième

eActros et eCanter :
camions électriques au banc d'essai

génération, les moteurs diesel permettent même dans certains pays de l'UE de réduire considérablement les émissions de GES à court terme, contribuant ainsi de manière efficace à la protection du climat, au moins à titre de technologie de transition vers l'électromobilité.
« D'un point de vue écologique, les planificateurs des transports devraient reprendre leurs discussions sur l'ouverture de nouveaux tronçons en Allemagne et l'autorisation du trafic transfrontalier pour les super-camions », conseille Andre Kranke.

Les moteurs au gaz peuvent encore progresser

Les chercheurs étudient par ailleurs les possibilités de faire fonctionner les moteurs de poids lourds non plus au diesel mais au gaz. Le gaz envisagé est soit du CNG/GNC (Compressed Natural Gas/Gaz naturel comprimé) soit du LNG/GNL (Liquefied Natural Gaz/Gaz naturel liquéfié). L'utilisation de gaz fossile n'apporte aucun avantage significatif pour le climat. « Suivant la technologie utilisée, la réduction des émissions de CO_2 par rapport à un poids lourd diesel moderne peut varier de -15 à +10 % (dans une approche « Well-to-Wheel », autrement dit « du puits à la roue ») », indique Stefan Hohm. Dans ce cadre, seuls le GNL et le GNC biologique pourraient véritablement constituer une technologie de transition. La rentabilité et la faisabilité pratique différant très nettement au sein de l'UE, il faudrait par conséquent envisager une étude au cas par cas.
Dans la logistique, on évoque aussi beaucoup les eFuels, des carburants de synthèse liquides ou gazeux (diesel, GNL, méthanol, etc.) fabriqués à partir de procédés électriques. Pour qu'ils soient neutres du point de vue climatique, ils doivent être fabriqués à l'aide de technologies Power-to-X. Le procédé Power-to-X convertit l'énergie électrique intermittente (d'origine éolienne et solaire essentiellement) en hydrogène vert, à la base de tous les carburants de synthèse. Les pertes d'énergie inhérentes au processus de production du carburant de synthèse à partir d'hydrogène vert étant encore extrêmement élevées, il n'existe encore aucune mise en œuvre économiquement viable de cette idée. Il semble bien plus prometteur d'utiliser l'hydrogène vert directement sur les poids lourds dans une pile à combustible.
Longtemps au cœur d'un battage médiatique la présentant comme un miracle énergétique, la pile à combustible avait un temps presque complètement disparu du débat public. Mais, elle revient aujourd'hui en force sous la pression de la conversion des transports à des modes de propulsion écologiques et durables. L'hydrogène présent dans la pile à combustible est transformé en courant qui alimente un moteur électrique. En fait, ce développement technologique est déjà très avancé. Ainsi, s'il est impossible d'imaginer un voyage spatial sans pile à combustible, cette dernière a également prouvé qu'elle pouvait être utilisée de façon quotidienne sur des chariots élévateurs. Cependant, cette technologie doit encore faire ses preuves sur la route.
Avant de pouvoir l'utiliser en pratique, bien des efforts restent nécessaires. Les exemplaires en circulation sont surtout des prototypes et des petites flottes de test ont été annoncées. « Les camions à pile à combustible de série sont encore très loin de chasser les poids lourds diesel », observe Andre Kranke. Parmi les grands constructeurs, jusqu'ici, seul le leader du marché, Mercedes-Benz, s'est engagé sur la voie stratégique de la technologie à pile à combustible. Les premiers poids lourds de série avec une pile à combustible devraient faire leur apparition sur le marché à partir de 2029. À compter de 2039, tous les véhicules utilitaires du constructeur stuttgartois sortiront des chaînes de montage équipés de piles à combustible à hydrogène ou de batteries électriques.

Renforcer les échanges

Le bilan (provisoire) de Stefan Hohm est mitigé : « Les motorisations des poids lourds au GNL ou au GNC fossile ne permettent pas d'atteindre les objectifs climatiques, parce qu'elles ne sont pas vraiment meilleures qu'un moteur de la norme Diesel Euro 6. Pour un trafic de poids lourds tout électrique, les batteries sont trop lourdes et l'infrastructure de chargement ne pourrait être installée – si elle l'est un jour – qu'au prix d'énormes difficultés et à un coût rédhibitoire ; il n'est donc pas raisonnable de transporter des charges utiles dans ces conditions. Si la propulsion par piles à combustible semble prometteuse, cette technologie n'est pas près d'être adaptée à la hauteur de nos besoins en termes d'efficacité, de faisabilité et de disponibilité. »
Pour Dachser, il s'agit donc d'accélérer la recherche et le développement concernant tous ces thèmes. Stefan Hohm précise : « Nous continuons de développer de nouvelles motorisations pour le transport de marchandises. Nous renforçons à cet effet les échanges avec des initiatives, des associations, des constructeurs et des partenaires de recherche, et nous étendons nos connaissances et nos réseaux en participant à des projets pilotes. C'est ainsi que nous apporterons notre contribution à la réalisation des objectifs climatiques à l'horizon 2050. »

M. Gelink

Prestataire logistique de premier plan, Dachser entend adopter des positions fondées sur un savoir et des expertises solides dans le débat sur l'étude et l'évaluation des moteurs et carburants de substitution. Dans le cadre d'activités de R&D technologiques axées sur le long terme, nous étudions à cet effet les technologies actuelles et futures avec nos services techniques internes et nos agences ainsi que par le biais d'échanges avec des partenaires externes.

Utilisation d'un conteneur selon les besoins

Services de groupage

FLEXIBILITÉ DE L'EUROPE AU CHILI

Dachser Air & Sea Logistics complète ses services de groupage (LCL ou Less-than-Container-Load) par une nouvelle connexion entre l'Europe et le Chili. Un nouvel horaire hebdomadaire fixe a été instauré pour le fret maritime consolidé entre Hambourg et San Antonio.

Que faire si vos marchandises ne remplissent pas un conteneur entier ? Pour gérer leurs chaînes de livraison avec plus de flexibilité et de rapidité, fabricants et distributeurs optent de plus en plus souvent pour le groupage, comme sur la relation Europe-Chili. « Notre nouveau service LCL est conçu pour répondre aux besoins spécifiques de nos clients souhaitant transporter de petites quantités de marchandises. Ce service ne garantit pas seulement un maximum d'efficacité et des coûts réduits, mais simplifie aussi le processus de planification grâce à un calendrier hebdomadaire précis », indique Guido Gries, Managing Director Dachser Americas.

Pour ce nouveau service, Dachser groupe dans son entrepôt de Hambourg les envois conteneurisés de plusieurs pays d'Europe, par exemple d'Allemagne, du Danemark, de Belgique et de Pologne. De là, le fret est acheminé à San Antonio, au Chili. Les entreprises bénéficient ainsi d'une connexion parfaite avec les marchés clients au Chili, y compris l'enlèvement et la livraison des marchandises de porte à porte. « L'efficacité du service LCL dépend du timing : cela va du groupement des marchandises au transit des conteneurs de port à port. Nos clients bénéficient ainsi d'une meilleure organisation, de temps de transit fixes et de transparence pour leurs expéditions », précise Guido Gries.

Raccordement avec le réseau allemand et au-delà

Par le biais de ses secteurs d'activité Dachser Air & Sea Logistics et Dachser Road Logistics, Dachser propose des solutions logistiques intégrées avec prestations de transport, de stockage et services à valeur ajoutée.

« Le service LCL permet de coordonner le groupement des envois dans les conteneurs et de gérer les importations de fret par voie maritime, ajoute Guido Gries. Grâce à notre vaste réseau logistique européen, nous pouvons offrir une totale transparence, de la porte de l'expéditeur jusqu'au lieu de destination des marchandises au Chili. »

En visite dans l'entrepôt : Árpád Darvasi

+++ CERTIFICATION IFS DE FOOD LOGISTICS EN HONGRIE +++ Lors du dernier audit suivant le référentiel International Featured Standard, l'agence de Budapest s'est classée dans la catégorie « Niveau supérieur » pour sa logistique des produits alimentaires. La certification atteste que la chaîne de processus de la société hongroise Liegl & Dachser répond aux exigences les plus strictes en matière de conformité, de sécurité et de qualité dans la manutention des produits alimentaires. « Nous sommes très fiers que Dachser ait accédé au niveau de certification supérieur en Hongrie », indique Árpád Darvasi, General Manager Food Logistics de l'agence Dachser de Budapest. +++

Alexander Tonn (g.) et Thomas Klare, Department Head Contract Logistics Consulting

+++ PRIMÉ POUR SA LOGISTIQUE CONTRACTUELLE +++ En 2020, Dachser figure de nouveau parmi les meilleures marques logistiques en Allemagne. Les lecteurs de la revue LOGISTIK HEUTE et les membres d'une grande association de logisticiens allemands (BVL) ont classé Dachser en deuxième position dans la catégorie « Prestations de logistique contractuelle ». Nous sommes très heureux de cette distinction, la deuxième après celle de 2017. Le vote des lecteurs montre que nos prestations intégrées d'entreposage et de transport sont très appréciées sur le marché », indique Alexander Tonn, Corporate Director Corporate Contract Logistics. +++

g. à d. : André Tonat, responsable des ventes Dachser Erfurt, Michael Beyer, chef de projet, OFB Projektentwicklung, Rimbert J. Kelber, General Manager Dachser Erfurt, Ralph Holeschovsky, directeur général du groupe immobilier Helaba, Hardy Kutz, Contract Logistics Manager Dachser Erfurt, Andreas Hagen, chef de projet, entreprise de bâtiment, Max Bögl

+++ JALONS POSÉS EN THURINGE +++ Dachser investit dans son centre logistique d'Erfurt. Outre 20 000 m² pour un nouvel entrepôt intégrant des surfaces de bureaux, une zone d'attente et des emplacements pour camions sont prévus. « Depuis quelques années, nous travaillons ici à Erfurt dans des structures réparties sur plusieurs sites. La construction de l'entrepôt permet de les consolider et d'offrir à nos clients des prestations de logistique contractuelle, notamment l'entreposage et des prestations complémentaires intégrées sur un site moderne, précise Rimbert J. Keller, General Manager du centre logistique de Dachser à Erfurt. Nous nous ouvrons ainsi de nouvelles possibilités de croissance dans la région. » +++

+++ NOUVEAU BÂTIMENT À KASSEL +++ Dachser a lancé la construction d'une nouvelle agence dans la zone économique de Kassel, dans le nord de la Hesse. Sur un terrain d'environ 78 000 m² de la zone d'activités de Lohfeld, l'entreprise construit un grand entrepôt de manutention de 6 400 m² pour produits industriels. Ses 78 portes seront normalement ouvertes aux camions à l'été 2021. Un bâtiment de bureaux de 2 500 m² y sera adossé. Environ 200 nouveaux emplois seront ainsi créés à moyen terme. +++

+++ EXTENSION AU BENELUX +++ Dachser Air & Sea Logistics accompagne la croissance continue de ses activités au Benelux en construisant de nouveaux bureaux à Amsterdam et Maastricht. Dès janvier, sitôt les travaux de rénovation et d'extension de 300 m² achevés, l'agence Dachser de l'aéroport Schiphol d'Amsterdam a réouvert. Un peu moins d'un mois plus tard étaient inaugurés les locaux de l'agence Dachser de l'aéroport de Maastricht. « L'intense collaboration avec Road Logistics dans le cadre d'une approche d'intégration systématique a largement contribué à la croissance de Dachser Air & Sea Logistics Benelux. Par notre engagement et la combinaison de nos savoir-faire, nous prenons en charge l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement de nos clients. Ce sont de bonnes bases pour une croissance future », a déclaré Aat van der Meer, Managing Director Dachser Benelux. +++

g. à. d. : Wilco Versteegh, Managing Director Dachser Air and Sea Logistics Netherlands & Belgium, Raymond Boumans, Branch Manager Dachser Air & Sea Logistics Maastricht, Aat van der Meer, Managing Director Dachser Benelux

« NOUS N'AVONS JAMAIS CONNU UNE TELLE POPULARITÉ »

(g. à d.) : Christian Ludwig et Jürgen Schneider

« D'une importance systémique », les conducteurs garantissent la fiabilité des chaînes d'approvisionnement, même en temps de crise. Si leur quotidien est très éprouvant, ils font aussi de belles expériences. Entretiens avec Christian Ludwig, conducteur et responsable de flotte, et Jürgen Schneider, responsable arrivage et courte distance chez Dachser, à Memmingen.

Monsieur Ludwig, les conducteurs sont au cœur de l'attention avec cette crise sanitaire. Quels sont à votre avis les changements induits sur votre activité par la pandémie ?

Christian Ludwig : Nous avons connu les premières restrictions fin février dans notre agence : mesures d'hygiène, briefing des collaborateurs et installation de panneaux de plexiglas avec passe-documents au niveau des comptoirs

Jürgen Schneider
Responsable arrivage et courte distance chez Dachser, à Memmingen

> Il ne s'agit pas d'aller plus haut, plus vite ou plus loin, mais de faire preuve d'empathie et de fiabilité

conducteurs. Ensuite, la cafétéria a proposé uniquement des plats à emporter, les conducteurs ont reçu des masques, du spray désinfectant et des vêtements de rechange. Aussi, dès le début, en tant que conducteurs, nous avons eu le sentiment d'être bien pris en charge. Bien sûr, il y a aussi eu des problèmes, comme la colère suite aux files d'attente trop longues aux frontières, mais ça s'est heureusement amélioré. J'ai discuté avec de nombreux collègues, notamment ceux qui vont en Italie : bien que prenant tous ce virus au sérieux, aucun de nous n'a été gagné par la peur, et ce grâce à la rapidité avec laquelle les mesures de prévention ont été mises en place.

Quelles sont les mesures prises par vos clients ?
C. Ludwig : C'est très variable. Dans une entreprise pharmaceutique en particulier, nous devons à chaque livraison remplir un document sanitaire détaillé et nous faire prendre la température. Dans l'alimentaire également, nous devons porter un masque et nous désinfecter soigneusement. Dans les autres secteurs, si les mesures ne sont pas aussi strictes, nous n'avons en général plus de contact direct avec le client.

Comment est perçu votre travail dans des conditions aussi éprouvantes ?
C. Ludwig : Dans toute ma carrière, nous n'avons jamais été aussi populaires auprès de nos clients. Nous allons aujourd'hui plus souvent chez des particuliers et ils discutent avec nous, nous offrent parfois un petit cadeau, une tablette de chocolat pour nous remercier. Cela renforce bien sûr encore plus notre motivation.
Jürgen Schneider : Je confirme ce qu'a dit Christian. En cette période, le secteur de la logistique jouit d'une grande popularité. On n'entend plus les phrases du type : « Ces poids lourds encombrent la route », mais au contraire : « C'est génial, grâce à vous, les marchandises sont enlevées et livrées dans les temps ». Nos professionnels font soudain partie des héros du quotidien – comme le personnel soignant. C'est seulement dans la difficulté que l'on s'aperçoit combien certains métiers sont importants.

Est-ce une chose que vous aimeriez voir perdurer après cette crise du Covid-19 ?
J. Schneider: Absolument. Cette empathie et cette solidarité constituent des bases de collaboration bien plus solides. Cela vaut pour les relations clients mais aussi en interne : dans presque tous nos services, nos employés sont désormais en travail posté ou mobile. Cela permet, entre autres, de prendre plus particulièrement en compte ceux qui doivent s'occuper de leurs enfants. Ça aussi, on aimerait que ça continue après la crise.

En termes de gestion de flotte, que faites-vous, sinon appliquer les mesures de prévention, pour aider les entreprises de transport et les chauffeurs ?
J. Schneider: Le confinement a fait globalement reculer le nombre des transports dans l'industrie métallurgique et électrotechnique, les services de restauration et de traiteur, l'événementiel et l'hôtellerie. Mais nous laissons à tour de rôle au repos les véhicules de nos différentes entreprises de transport afin que les pertes soient les plus basses possibles pour chacune d'elles. Nous communiquons étroitement avec nos partenaires de transport pour leur montrer qu'ils font partie de la famille Dachser et que nous surmontons la crise ensemble. Il ne s'agit pas d'aller plus vite, plus haut ou plus loin, mais de faire preuve de responsabilité d'intégration, de sincérité et de fiabilité, en fait de valeurs que Dachser représente depuis toujours.

Qu'espérez-vous à court terme ?
C. Ludwig : J'ai l'impression que le moral des gens s'améliore. Bien sûr, la santé est ce qu'il y a de plus important. Mais il est vital que nos clients des services de restauration et de traiteur, de l'événementiel et de l'hôtellerie redémarrent leurs activités tout en respectant les mesures de prévention et les règles de distanciation sociale. De nombreux intervenants en dépendent, comme les maraîchers, les boucheries ou les brasseries. Nous sentons chez eux une grande angoisse, car leur survie est en jeu.

Depuis toujours, Dachser s'est appuyé avec les entreprises de transport sur une collaboration placée sous le signe du partenariat et de l'équité. Le groupe les aide à surmonter la crise actuelle par le biais de mesures personnalisées : commandes en continu, paiement accéléré et assistance proactive pour les demandes d'aides publiques.

Christian Ludwig,
conducteur et responsable de flotte chez Dachser, à Memmingen

> En tant que conducteurs, nous avons dès le début eu le sentiment d'être bien pris en charge

243 650-9
BASF
BASF

UN RACCOURCI PAR LA NOUVELLE ROUTE DE LA SOIE

Le convoi au départ de Ludwigshafen

Trait d'union entre Ludwigshafen et Xi'an, en Chine centrale : pour BASF, Dachser Rail Services a mis en place un convoi d'essai complet de 42 conteneurs. Les produits chimiques de BASF sont ainsi parvenus deux fois plus rapidement sur le marché chinois.

Plus de 10 000 kilomètres, deux changements d'écartement des rails et six heures de décalage : parti du terminal combiné de Ludwigshafen (KTL), le convoi a traversé la Pologne, la Biélorussie, la Russie et le Kazakhstan pour atteindre Xi'an, en Chine centrale, en 14 jours ; le convoi ferroviaire de 42 conteneurs de Dachser Rail Services s'est montré ainsi deux fois plus rapide qu'un navire porte-conteneurs.

Ce sont principalement des entreprises de l'industrie chimique chinoise, dont les sites de production sont situés loin des ports maritimes, dans l'arrière-pays, qui ont fait du transport ferroviaire par la « Nouvelle Route de la soie » une option intéressante face au fret maritime. BASF avait confié tous les aspects de la logistique, y compris la coordination avec l'opérateur de train RTSB, le dédouanement et la distribution des marchandises en Chine, à Dachser, son prestataire logistique attitré depuis de nombreuses années. →

« Initiative route et ceinture » : cette initiative lancée en 2013 par la Chine regroupe des projets servant à la construction et l'extension de réseaux intercontinentaux d'échanges et d'infrastructures entre la Chine et plus de 60 pays d'Afrique, d'Asie et d'Europe. En référence au modèle qui l'a précédée dans l'histoire, l'Initiative route et ceinture (BRI) est parfois également appelée « Nouvelle Route de la soie ».

Le terminal KTL de Ludwigshafen joue un rôle clé dans le concept logistique de BASF, celui d'une plaque tournante. C'est là que les cargaisons de produits BASF sont regroupées puis chargées dans les conteneurs du convoi. Avantage : le plus grand terminal intérieur d'Allemagne jouxte l'usine principale de BASF ; jusqu'à 30 trains à destination de plus de 20 centres économiques européens en partent chaque jour.

Un partenariat à un niveau supérieur

Depuis des décennies, BASF et Dachser collaborent étroitement et en toute confiance mutuelle au transport et au stockage en toute sécurité de produits chimiques palettisés. Ainsi, en Hongrie et en Roumanie, Dachser exploite pour BASF deux entrepôts pour les matières dangereuses qui répondent aux normes de sécurité les plus strictes et dont les performances ont été évaluées conformément au SQAS. « Le premier train à destination de Xi'an a porté notre partenariat transport logistique avec BASF à un niveau supérieur », déclare Michael Kriegel, Department Head Dachser Chem-Logistics. La solution sectorielle Dachser Chem-Logistics combine au sein d'un réseau mondial des prestations logistiques standardisées et une expertise des marchandises dangereuses à des solutions spécifiques pour des clients de l'industrie chimique.

Dernier contrôle à Ludwigshafen

Lors de son premier périple de l'Allemagne vers la Chine, le train, qui avait été affrété par Vedat Serbet, Rail Services Manager EMEA, Dachser Air & Sea Logistics, transportait essentiellement des granulats, des additifs pour carburants et des catalyseurs dans ses conteneurs de 40 pieds. Traversant d'immenses espaces, il a vu ses conteneurs cubiques rechargés à plusieurs reprises, l'écartement des rails changeant suivant les différents pays traversés. Dans le village polonais de Małaszewicze et à la frontière kazakhe avec la Chine, les 42 conteneurs ont ainsi été rechargés sur d'autres trains.

X'ian, mégalopole de 8 millions d'habitants et ancienne capitale impériale, marquait la fin du périple ferroviaire. Dachser North China s'est ensuite occupé du dédouanement et de la distribution des marchandises de BASF à leurs destinataires par camions.

« Plus rapide que le fret maritime, moins cher que le fret aérien, facile à programmer et fiable : lorsqu'il s'agit de répondre à certaines exigences logistiques, le transport ferroviaire vers la Chine le long de la 'Nouvelle Route de la soie' est une excellente alternative au fret aérien et maritime qui apporte une valeur ajoutée, explique Thomas Krüger, Managing Director de Dachser Air & Sea Logistics EMEA. La demande de Dachser Rail Services ne cesse de croître, et nous sommes particulièrement heureux qu'un leader mondial du marché comme BASF fasse confiance à nos solutions. » Dans les prochains mois, de nouveaux convois doivent quitter Ludwigshafen pour rallier Xi'an.

M. Gelink

PROFIL

Kombi-Terminal Ludwigshafen GmbH

Plus grand terminal intérieur d'Allemagne, le terminal combiné de Ludwigshafen est l'un des principaux terminaux d'Europe en termes d'efficacité, de sécurité et d'innovation. Détenue par BASF SE (40 %), Kombiverkehr (20 %), Hupac (15 %), Bertschi et Hoyer (12,5 % chacune), cette entreprise fondée en 1999 propose actuellement jusqu'à 30 départs quotidiens de trains à destination de plus de 20 centres économiques européens.

www.ktl-lu.de

PONT AÉRIEN SANITAIRE

Face à la crise sanitaire du Covid-19, Dachser Air & Sea Logistics a affrété, jusqu'à début mai, 30 avions et transporté pour ses clients plus de 60 millions de masques de protection ainsi que des articles médicaux, notamment des équipements de protection individuelle et des gants de sécurité. Fin avril, Dachser a, pour la première fois de son histoire, organisé huit vols charters dans la même semaine, dont trois sur la liaison Hong Kong–Los Angeles.

DACHSER
Intelligent Logistics

CLICK TO CONNECT.

Optimisez vos processus logistiques en utilisant les technologies de l'information DACHSER.

De la rencontre des processus analogiques et de l'univers numérique est née la logistique intelligente. En tant que pionnier dans le domaine de la technologie adaptée au secteur de la logistique, DACHSER offre un réseau numérique entièrement intégré, soutenu par un système informatique homogène et uniforme, développé en interne. Les avantages sont évidents : des processus efficaces, une grande facilité d'utilisation et des échanges de données sécurisés.

www.dachser.com