

DACHSER magazine

Un monde de logistique intelligente

Conducteur
S'engager dans
un métier d'avenir



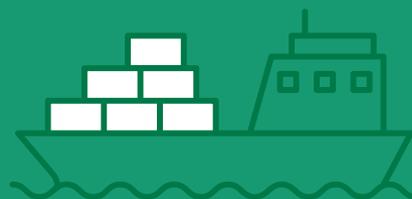
Chaque chose en son temps

« Le temps, c'est de l'argent ». Cette célèbre citation de l'ancien président américain Benjamin Franklin est souvent utilisée pour indiquer qu'il faut aller vite. Pourtant, certaines choses prennent du temps.

12 heures

C'est le temps qu'il faut actuellement à un bateau pour traverser le canal de Panama en raison du trafic. En temps

normal, la traversée dure entre huit et dix heures. Cette voie navigable artificielle qui relie l'Atlantique et le Pacifique réduit le trajet de 15 000 km et évite aux navires de passer par le cap Horn, réputé pour ses conditions de navigation dangereuses.



1 milliseconde

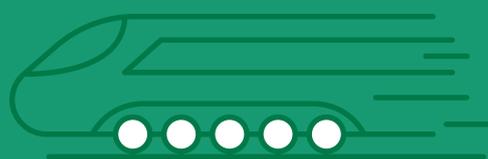
C'est le délai de transmission des données garanti par le standard de téléphonie mobile

5G. La communication en temps réel est indispensable au fonctionnement de l'Internet des Objets qui permet de surveiller et d'automatiser les processus logistiques dans les entrepôts et sur les quais, facilitant ainsi le travail des collaborateurs.

45 minutes

C'est le temps moyen gagné chaque matin par les camions dans le cadre du projet pilote @ILO mené dans

l'entrepôt Dachser d'Unterschleissheim. Ce gain de temps et d'efficacité à l'arrivée des tractions de nuit est l'un des nombreux avantages de ce jumeau numérique, progressivement déployé dans l'ensemble du réseau européen de Dachser.



46 heures

C'est la durée du trajet effectué sans arrêt par le train de passagers à hydrogène

Flirt H₂. Durant ce temps, il a parcouru 2 803 km sur un circuit ferroviaire d'essai situé dans le Colorado. Un record mondial, et peut-être le début d'une nouvelle ère : celle du chemin de fer sans émission.

1 heure, 17 minutes

C'est le temps qu'ont passé les Dublinois dans leur voiture en 2023 pour parcourir quotidiennement les 10 km entre leur domicile et leur lieu de travail. Un record ! Une analyse des flux basée sur le Big Data a permis d'améliorer cette situation. Les données GPS de positionnement et de mouvement permettent, par exemple, de gérer les feux de signalisation afin de fluidifier la circulation, réduisant ainsi les émissions de polluants, de CO₂ et de particules fines.



Message from the CEO



Chère lectrice, cher lecteur,

Le monde change. Les marchés et nos clients évoluent. Nous devons aussi nous transformer, en veillant à conserver ce qui nous distingue : notre vision à long terme, notre stabilité, notre fiabilité et notre engagement pour la qualité.

Comment faire ? En implémentant dans nos agences des innovations répondant aux besoins du marché, puis en les déployant dans notre réseau après les avoir optimisées. Notre réseau intégré, pilier de notre entreprise, est ainsi la source d'un renouvellement constant.

Notre action a pour principe de « changer pour préserver ». Nous nous appuyons toujours sur des connaissances solides pour concevoir les innovations qui continueront à l'avenir à consolider les fondements de notre entreprise.

C'est l'objet de ce numéro du DACHSER magazine. Son dossier est consacré à notre approche innovante de la formation des conducteurs. Parmi les autres sujets traités figurent la mise en place de cobots dans les entrepôts et les nouvelles voies explorées par la solution Fashion Logistics.

Dans un monde trop souvent centré sur l'instant présent, avoir une vision à long terme et agir en conséquence ouvrent d'autres perspectives porteuses de sens. Chez Dachser, nous considérons que c'est notre mission et le privilège que nous confère notre statut d'entreprise familiale.

Cordialement,

Burkhard Eling, CEO bei Dachser



Retrouver d'autres points de
vue sur mon profil LinkedIn



06

Dossier

06

Conducteur :
S'engager dans
un métier d'avenir

Forum

12

Hommes & marchés :
Transparence

14

Panorama :
Le futur en ligne de mire :
le culte des prévisions

Compétences

16

European Logistics : traverser les
frontières avec Smart Border Connect

20

Labo du futur :
l'avenir des camions à hydrogène

22

Portrait professionnel : La pionnière.
Transit Terminal Trainer en entrepôt

24

Recherche et Innovation :
des cobots pour collaborateurs

26

Fashion Logistics :
des roll conteneurs tendance

Réseau

30

Compétences réseau :
des nouvelles du monde Dachser

32

Corporate Citizen+ :
le projet Trash4Cash en Zambie

Bonnes nouvelles

35

Laboratoire d'innovation sociale :
créer de la valeur grâce au recyclage



22

Crossdocking

Liens vers l'univers numérique Dachser

Tout pour les clients

Dimitri Orange est perfectionniste et aime relever des défis qui le stimulent personnellement et professionnellement. Portrait du Responsable des Ventes Rhône-Alpes chez Dachser France.

https://bit.ly/DAmag_02_24_Dimitri_Orange



Certification renouvelée

À l'issue d'un audit réussi, l'agence Dachser de Shanghai a renouvelé sa certification IATA CEIV Pharma. Les sites de Barcelone, Madrid, Mumbai, Francfort et le siège de Kempten ont quant à eux été certifiés Good Distribution Practice.

https://bit.ly/DAmag_02_24_Certification



Des jeux sans frontières

Les Jeux Olympiques et Paralympiques auront lieu en France du 26 juillet au 8 septembre. Dachser assurera la continuité de service des chaînes d'approvisionnement de ses clients sur cette période.

https://bit.ly/DAmag_02_24_Jeux_Olympiques



Nouvel entrepôt à Roissy

Dachser a ouvert un nouvel entrepôt à Moussy le Neuf, près de Roissy (95) en Île-de-France. Il dispose de 29 500 emplacements de palettes sur 20 000 m².

https://bit.ly/DAmag_02_24_Roissy



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 Frank Schinski (p. 1, 4, 6, 7, 8, 9, 10), Matthias Sienz (p. 32, 34), Julia Laatsch (p. 21), Stefan Gergely (p. 4, 22, 23), Fraunhofer IML (p. 31), Gettyimages (p. 2, 5, 12, 13, 14, 16, 17, 31) 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 !

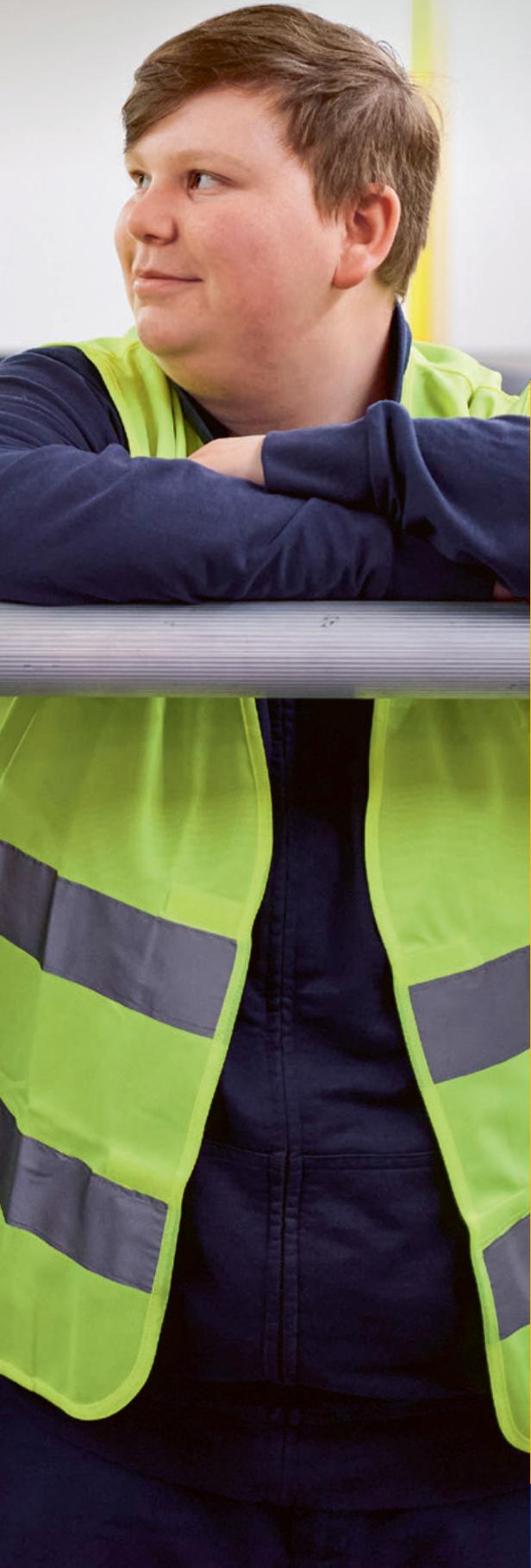
Toutes les facettes du monde captivant de la logistique sur dachser.com/eletter (en anglais)

Scannez le QR code





Un métier d'avenir pour
Samuel Duah Boateng
et Henrie Eisleb



Conducteur : S'engager dans un métier d'avenir

Pour résoudre la pénurie de jeunes conducteurs, le secteur de la logistique a besoin de programmes de formation attractifs. Depuis dix ans, la société DACHSER Service und Ausbildungs GmbH s'impose comme un leader dans ce domaine. L'agence de Brême s'engage à ses côtés depuis sa création.

À première vue, ce nouveau véhicule est un « simple » camion. Pourtant, il est rapidement devenu la star silencieuse du centre logistique Dachser de Brême. Le 16 tonnes électrique de Renault qui se déplace sans bruit et sans émission dans la ville de Brême et ses environs apparaît comme une solution de transport discrète et respectueuse de l'environnement. C'est l'idole des conducteurs, mais aussi des destinataires et des passants. « Les gens remarquent tout de suite ses niveaux sonores réduits, mais notre camion électrique est aussi très maniable. Il est donc parfaitement adapté aux centres-villes », se réjouit Michael Schrader, General Manager European Logistics Dachser Bremen. →



La pérennité d'une prestation logistique dépend de la qualité du service et des personnes qui le fournissent jour après jour.

Alexander Tonn, COO Road Logistics

« La technologie intelligente est essentielle, mais les personnes qui la font fonctionner le sont tout autant », souligne-t-il. « Un véhicule high-tech a besoin d'un excellent conducteur. » Or, le manque de personnel qualifié est un problème structurel qui ne date pas d'hier. La filière logistique peine à recruter de jeunes conducteurs. Selon une étude de l'International Road Transport Union (IRU), 62 % des transporteurs européens indiquent rencontrer des difficultés à recruter des conducteurs de poids lourds.

Il manque 70 000 professionnels rien qu'en Allemagne, et environ 20 000 postes supplémentaires pourraient rester vacants chaque année. « Il faut éviter à tout prix que cette pénurie de personnel ne s'aggrave », exhorte Umberto del Pretto, secrétaire général de l'Union internationale des transports routiers. « Les entreprises font ce qu'elles peuvent, mais les gouvernements et les administrations devraient redoubler d'efforts pour améliorer les conditions de travail et l'accès à la profession. »

Une profession sous tension

L'appel à la politique est ainsi lancé, mais pour pouvoir continuer à fournir des services fiables et planifiables à leurs clients, les logisticiens ont eux aussi un rôle à jouer pour répondre aux questions fondamentales qui préoccupent le secteur : comment recruter des jeunes pour un métier à la fois exigeant et attractif ? Comment rendre cette profession attrayante tant pour les hommes que pour les femmes, malgré une image souvent négative ? Comment renforcer la confiance envers les conducteurs et mieux comprendre leur rôle et leurs missions ?



Henrie Eisleb
dans l'entrepôt

Enfin, comment mettre en place des formations ciblées pour résoudre efficacement le problème de main-d'œuvre ?

Dachser a été l'une des premières entreprises de logistique à relever le défi avec le lancement en 2014 d'un vaste programme de qualification et la création de « DACHSER Service und Ausbildungs GmbH ». L'objectif était d'attirer les jeunes vers le métier de conducteur, de susciter leur enthousiasme, de les former et de les fidéliser à long terme dans la filière, avec éventuellement la perspective de fonder leur propre entreprise de transport.

À Brême, le concept a trouvé un terrain fertile dès son lancement. Au sein du comité de pilotage, Michael Schrader a activement contribué à la mise en place et au développement de l'entreprise. Le directeur de l'agence brémoise a confié la réalisation du projet à son gestionnaire de flotte, Christopher Trettin. Depuis, ce dernier considère la formation et l'encadrement des conducteurs un peu comme son « bébé ». Une image appropriée, car comme tout nouveau projet, celui-ci a dû surmonter quelques défis. « En 2015, nous n'avons réussi à recruter qu'un seul jeune, un peu plus tard, leur nombre est passé à trois, mais aucun n'a terminé la formation », se souvient Christopher Trettin, précisant que le taux d'abandon dans cette formation a toujours été élevé, souvent supérieur à 50 %. « Nous ne nous sommes pas découragés pour autant. Nous nous sommes progressivement améliorés et le bouche-à-oreille a fait le reste. Le bruit s'est rapidement répandu que les formations de Dachser étaient intéressantes et de qualité. Aujourd'hui, nous avons entre six et douze alternants sur les trois années de la formation. »

Une formation de référence

Chaque année, une centaine de jeunes commencent une formation de conducteur dispensée par DACHSER Service und Ausbildungs GmbH. « En l'espace de dix ans, nous sommes devenus l'une des principales entreprises de formation des conducteurs en Allemagne. Nous avons professionnalisé la formation continue (TQ1) et revu tous les processus liés à ce métier », explique Alexander Tonn, COO Road Logistics de Dachser. Des gestionnaires de flotte chargés de répondre aux besoins spécifiques des conducteurs ont été recrutés dans chaque agence allemande. « Chez Dachser, chaque collaborateur compte à tous les niveaux opérationnels », souligne-t-il. « Cette reconnaissance se reflète dans notre culture d'entreprise et dans les conditions de travail aussi agréables que possible que nous offrons à nos conducteurs. Nous accordons également une grande importance à des aspects tels que l'alimentation saine, l'activité physique et la prévention des addictions. »



La formation met l'accent sur les aspects techniques



La technologie intelligente est essentielle, mais les personnes qui la font fonctionner le sont tout autant.

Michael Schrader, General Manager European Logistics Dachser Bremen

« Il ne suffit pas de trouver de bons conducteurs, encore faut-il savoir les fidéliser et les motiver à long terme », insiste Hendrik Jansen, Managing Director de DACHSER Service und Ausbildungs GmbH. D'autant plus que l'attitude à l'égard du travail a beaucoup évolué. Aujourd'hui, l'équilibre entre vie professionnelle et vie privée, la communication et la volonté de faire un travail qui a du sens sont devenus essentiels. « En amorçant un changement culturel et en valorisant leur métier, nous pouvons renforcer la motivation des conducteurs et leur satisfaction à long terme. »

Une culture fondée sur la solidarité

Christopher Trettin est convaincu que le succès de la formation repose non seulement sur les compétences techniques, mais aussi sur une culture d'entreprise authentique qui se manifeste de plusieurs manières. « Nos équipes de conducteurs sont très soudées. Nous proposons des fruits frais toutes les semaines, nous installons de temps en temps le camion-grill et offrons un cadeau aux membres de l'équipe pour leur anniversaire. Les personnes valorisées et acceptées en tant qu'individus sont plus performantes, sereines et satisfaites et ont une attitude plus collaborative », constate-t-il.

Torsten Heiber se souvient du jour où il a commencé sa formation à Brême en 2015. Il progressait rapidement, à la grande satisfaction du gestionnaire de flotte. Pourtant, il a décidé de changer d'orientation professionnelle et a interrompu sa formation. En 2018, il est toutefois revenu chez Dachser. Il a terminé sa formation avec brio en 2020 et a travaillé pendant un certain temps au sein de la Task Force. Cette équipe de conducteurs apporte son soutien aux partenaires de service de Dachser lors des pics d'activité. Aujourd'hui, Torsten a 26 ans. Il a mûri professionnellement et personnellement, et a rejoint le service de gestion de flotte. Aux côtés de Christopher Trettin, il s'occupe avec beaucoup de passion des jeunes conducteurs en formation dans l'agence de Brême. « Torsten est un véritable atout pour notre service. Il connaît les exigences de la formation et le quotidien des conducteurs, mais aussi les préjugés et les tentations que l'on peut rencontrer dans ce parcours professionnel », se félicite Christopher Trettin. « Nos alternants apprécient beaucoup ces compétences, tout comme nous. »

Henrike Eisleb, surnommée Henrie, est elle-même alternante. À 20 ans, cette jeune conductrice en deuxième année de formation est déjà une collaboratrice reconnue à Brême. Cela ne va pas de soi. Les conductrices sont encore rares dans cette branche qui ne compte que 2 % de femmes. Selon Christopher Trettin, l'image encore très masculine des « rois de la route » →



RENAULT
TRUCK

Le dialogue entre les
conducteurs est important



Il ne suffit pas de trouver de bons conducteurs, encore faut-il savoir les fidéliser et les motiver à long terme.

Hendrik Jansen, Managing Director DACHSER Service und Ausbildungs GmbH

est l'une des raisons de ce manque d'intérêt pour ce métier réputé être très physique. « Il est clair qu'il faut parfois retrousser ses manches, par exemple pour déployer les béquilles d'une caisse mobile une fois la manœuvre terminée », explique-t-il. « Mais nous disposons désormais d'outils ergonomiques qui permettent de soulever des charges lourdes ainsi que de chariots élévateurs électriques qui facilitent considérablement le déplacement des palettes. C'est une erreur de penser que ce n'est pas un métier adapté aux femmes. Henrike excelle dans sa formation. Nous n'avons eu que des expériences positives avec nos conductrices. »

Un métier exigeant

Aujourd'hui, les conducteurs et conductrices ont d'ailleurs davantage besoin d'intelligence que de muscle, surtout lorsqu'il s'agit d'utiliser efficacement les véhicules. Plusieurs études ont montré qu'il était possible, grâce à une formation spéciale, de réduire de 14 % la consommation de carburant et les émissions de CO₂. Cette approche plaît aux conducteurs, pour qui, adopter une conduite aussi efficace et respectueuse de l'environnement que possible, tout en rivalisant avec leurs collègues, est quasiment devenu un « sport quotidien ».

« Les véhicules électriques que nous utilisons sont généralement conduits par les alternants », souligne Hendrik Jansen. « Ils sont curieux et fascinés par les nouvelles technologies. Leur statut de "first mover" leur donne confiance en eux et la certitude d'être sur une voie prometteuse. » À Brême, les alternants de troisième année sont aux commandes du tout nouveau Renault Trucks E-Tech D16. « Henrie attend ce moment avec impatience. Nos jeunes sont toujours fiers de se voir confier des technologies de pointe », constate Christopher Trettin.

Les futurs conducteurs ont toutes les raisons d'être fiers, car ils se préparent à un métier exigeant. Ils doivent avoir des compétences techniques et maîtriser le véhicule, mais aussi disposer de connaissances juridiques et administratives solides, notamment en ce qui concerne la sécurité routière, le transport de marchandises dangereuses ou la sécurisation du chargement. « Cela

exige des qualités particulières », précise Christopher Trettin. « Les conducteurs ne sont pas des assistants, mais des professionnels qui sont responsables de leur véhicule et des marchandises transportées. Ils conduisent avec prudence et savent manœuvrer leur véhicule même dans les rues les plus étroites. » Il leur faut également des compétences sociales et de communication pour interagir avec les dispatchers, les responsables d'entrepôt et les clients. « Avec en moyenne 16 arrêts dans 16 endroits distincts, on rencontre beaucoup d'individus différents. Il faut donc faire preuve de prestance et de la personnalité », poursuit-il.

Définir de nouveaux standards

Forte de l'expérience acquise au cours de ses dix années, DACHSER Service und Ausbildungs GmbH s'est fixé un objectif clair : « Pour faire face aux tensions accrues sur le marché du travail, il faut plus que jamais miser sur une collaboration basée sur la confiance et le respect mutuel, offrir aux conducteurs des conditions de travail attrayantes et mettre en place une coopération étroite et durable avec nos partenaires de service », souligne Alexander Tonn.

En 2024, Road Logistics a lancé une initiative visant à établir une collaboration loyale et respectueuse avec les entreprises de transport. Elle repose sur un code de conduite qui définit des règles de coopération homogènes. Sa mise en œuvre s'appuie sur la nomination de coordinateurs faisant office d'interface entre les agences, leurs partenaires de service, les conducteurs et le siège de Dachser.

Ces divers concepts et initiatives ne permettront pas à eux seuls de remédier à la pénurie structurelle de conducteurs qui sévit à travers le monde, mais ils ouvrent la voie. « La pérennité d'une prestation logistique dépend de la qualité du service et des personnes qui le fournissent jour après jour. La formation joue donc un rôle majeur dans le succès d'une entreprise », conclut Alexander Tonn. Ainsi, comme le montre l'exemple de Brême, les stars ne sont pas seulement les véhicules de dernière génération, mais aussi les conducteurs qui sont au volant.

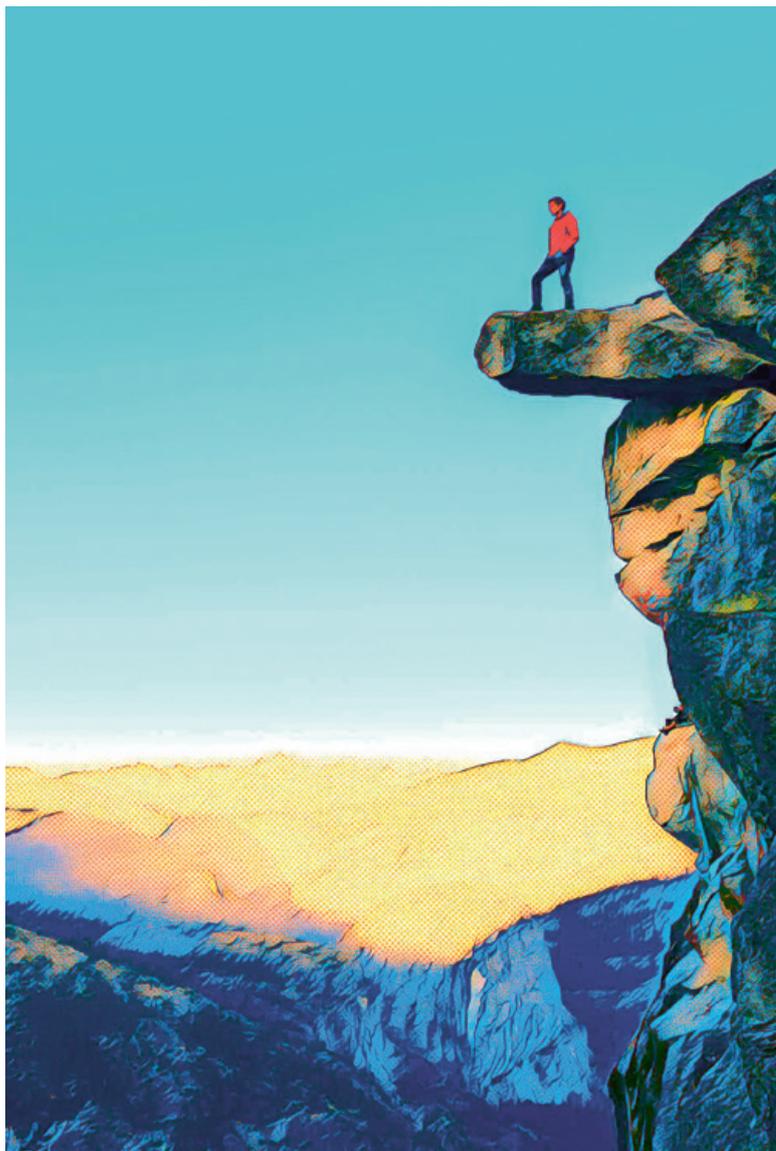
M. Schick

Afin de garantir les capacités de transport lors des pics d'activité, Dachser a mis en place une task force. Les conducteurs de cette équipe pilotée par DACHSER Service und Ausbildungs GmbH travaillent par intérim pour les partenaires de service de Dachser et apportent leur soutien aux agences en fonction des besoins. Des coordinateurs ont par ailleurs été mis en place dans le cadre d'une initiative visant à améliorer la qualité du service. Cette initiative s'adresse dans un premier temps aux partenaires de service de Dachser en Allemagne, en France et dans la péninsule ibérique. À terme, elle sera étendue à toute l'Europe.

Hommes & marchés

Au bord du gouffre

Pourquoi avons-nous un sentiment de malaise quand nous sommes en hauteur, empruntons un escalier en caillebotis ou regardons par la fenêtre d'un gratte-ciel ? Cette réaction instinctive remonte aux origines de l'humanité. Pour nos ancêtres, la peur du vide était un instinct de survie. Aujourd'hui, beaucoup y trouvent un frisson particulier. Au Vietnam, le pont Bach-Long ou Dragon blanc, le plus long pont de verre du monde, attire les adeptes de sensations fortes, non sujets au vertige. Les personnes qui n'osent pas s'aventurer sur cet ouvrage long de 632 m et suspendu à 150 m au-dessus d'une vallée encaissée peuvent surmonter leur appréhension grâce à des exercices d'exposition. Une équipe de chercheurs pluridisciplinaires de l'université de Bâle a développé une application qui leur permet de vivre différents scénarios en 3D à l'aide de casques de réalité virtuelle et de dompter ainsi progressivement leur vertige.



Parfaitement limpide

Le verre est composé de matériaux opaques comme le sable, la soude et le calcaire. Alors, pourquoi est-il transparent ? Cette propriété est due à son état amorphe obtenu par la solidification d'un liquide surfondu. Il n'a ni structure cristalline ni électrons libres susceptibles d'absorber la lumière. « Contrairement à d'autres solides qui diffusent la lumière par réflexion et absorption, comme les métaux, le verre laisse passer la lumière sans la diffuser », explique Christoph Weder, professeur en chimie des polymères et des matériaux à l'Université de Fribourg (Suisse).

Faciliter la circulation routière

Qui a la priorité ? Le piéton doit-il attendre ou peut-il traverser la route devant la voiture ? Si un simple contact visuel ou un geste de la main permettent aujourd'hui de clarifier rapidement la situation, la circulation des véhicules autonomes exigera à l'avenir d'autres solutions. L'une d'elles pourrait être apportée par les systèmes de projection holographiques permettant aux véhicules de communiquer avec leur environnement. Une équipe de chercheurs en optique appliquée et en mécanique de précision IOF de l'éna travaillant pour l'Institut Fraunhofer a développé un microprojecteur dynamique qui utilise la technologie laser. Ce dispositif projette des pictogrammes facilement identifiables autour du véhicule. Efficace même en cas de fort ensoleillement et capable de représenter des éléments dynamiques, ce système de communication compact peut être intégré dans le bas de caisse de tout véhicule.

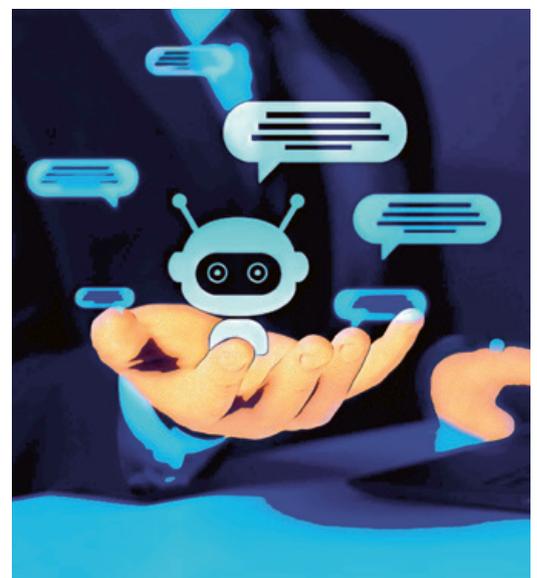


Une solution propre

Les coques transparentes en silicone protègent les smartphones et les tablettes de la casse et des rayures. Avec le temps, elles ont cependant tendance à jaunir et à perdre leur éclat. Il existe pourtant une solution simple qui évite de les jeter à la poubelle : le bicarbonate de soude. Dilué dans de l'eau, il neutralise, grâce à ses propriétés alcalines, de nombreux résidus organiques et impuretés se trouvant à la surface du silicone, sans pour autant endommager la structure. Il suffit de laisser tremper la coque pendant environ deux heures avant de la rincer à l'eau claire et de l'essuyer. Et le tour est joué !

Une transparence contrôlée

Depuis que ChatGPT est accessible gratuitement par tous, l'intelligence artificielle touche un large public, et suscite de vifs débats. L'IA renforce-t-elle la transparence des données ou constitue-t-elle une menace pour les droits fondamentaux, la protection des données et la sécurité des individus ? Les chercheurs et les développeurs mettent eux-mêmes en garde contre les dangers potentiels des systèmes d'IA autonomes, entraînant ainsi une prise de conscience accrue des risques. En réponse à ces préoccupations, l'UE a adopté sa toute première loi sur l'IA visant à réguler cette technologie au profit de tous. Le règlement prévoit notamment une obligation d'étiquetage des contenus générés par l'IA, des règles strictes pour les applications à haut risque et des interdictions, par exemple pour la surveillance de masse.



Panorama



Le futur en
ligne de mire

Depuis toujours, les civilisations ont cherché à connaître l'avenir, avec des moyens parfois étranges. Aujourd'hui, les méthodes statistiques permettent de réaliser des projections souvent très précises. Pourtant, même pour les superordinateurs, les systèmes sociaux demeurent imprévisibles.

C'est sûr de sa victoire, que Crésus, le roi de Lydie, est parti en guerre contre la Perse, en plein essor au VI^e siècle avant Jésus-Christ. Avant cela, il avait consulté l'oracle de Delphes. Ce dernier lui avait prédit qu'il détruirait un grand empire s'il franchissait le fleuve Halys qui séparait les deux royaumes. Toutefois, au lieu de vaincre les Perses comme il l'espérait, Crésus a subi une défaite retentissante marquant la fin de son puissant royaume.

Malgré les effets dévastateurs de certains oracles, les souverains de la Grèce antique y avaient régulièrement recours pour éviter d'éventuels dangers. Il régnait à cette époque une véritable « futurocratie », une domination du supposé avenir, constate l'historien français Georges Minois dans son ouvrage intitulé Histoire de l'avenir, qui répertorie 230 méthodes de divination couramment utilisées.

Cette volonté de connaître l'avenir, à travers des moyens variés, s'étend également à d'autres époques. Dès la préhistoire, on interprétait les rêves et on examinait les entrailles des animaux sacrifiés. Les chefs religieux celtes interprétaient le vol des oiseaux et l'ancienne Babylone étudiait les mouvements des planètes. Au fil du temps, les méthodes ont été réutilisées, modifiées et complétées à maintes reprises. La fameuse boule de cristal a ainsi fait son apparition au 19^e siècle.

De Delphes aux données

Si dans les sociétés du savoir d'aujourd'hui, la formule Abracadabra a tout au plus un caractère divertissant, le désir d'anticiper l'avenir reste le même. Les boules de cristal ont été remplacées par des modèles mathématiques basés sur des données statistiques pour calculer les probabilités d'évolutions futures. En 1972, le club de Rome a fait sensation en opposant la limitation des ressources à la croissance constante de l'économie mondiale. Son rapport intitulé « Les limites de la croissance » reposait sur des calculs effectués par les grands ordinateurs de l'époque.

Bien que les conclusions des économistes n'étaient pas toujours justes, leur approche mathématique a été adoptée dans un nombre croissant de secteurs et de disciplines. Même les prévisions météorologiques, qui décrivent des phénomènes complexes, sont désormais de plus en plus fiables grâce à

l'utilisation d'ordinateurs puissants et de modèles sophistiqués. Capable d'identifier des modèles, des tendances et des corrélations complexes dans d'énormes volumes de données, l'intelligence artificielle améliore la qualité des prévisions. Elle permet, par exemple, de mieux anticiper le comportement des consommateurs ou les besoins des clients. À l'ère du big data, tout semble devenir prévisible.

Des prévisions qui comptent

Et pourtant, malgré les avancées technologiques, nous sommes encore régulièrement dépassés par des événements imprévisibles et leurs conséquences, comme la pandémie de COVID-19, la guerre en Ukraine ou les catastrophes naturelles. En sport comme en politique, il arrive qu'un outsider s'impose contre toute attente, tandis que les marchés boursiers réservent souvent des surprises, même aux analystes les plus expérimentés. Dans ce contexte, les humoristes utilisent volontiers ce bon mot attribué à Mark Twain, Niels Bohr ou Winston Churchill : « La prédiction est un art difficile surtout lorsqu'elle concerne l'avenir. »

Tous ces efforts ne sont pas vains pour autant. Dans de nombreux domaines, une part d'incertitude est tolérable, ce sont les probabilités qui comptent. Par exemple, la maintenance prédictive permet de remplacer les pièces d'une machine avant qu'elles ne tombent en panne. Les prévisions de la demande permettent aux commerçants d'optimiser leurs stocks et aux logisticiens de planifier les itinéraires et les capacités de transport. Cela permet de gérer les ressources avec plus d'efficacité tout en améliorant la qualité.

Les prévisions changent le cours des choses

Cependant, même lorsque des prévisions précises et détaillées sont disponibles, l'être humain a tendance à préférer suivre sa propre logique, même si les faits démontrent le contraire. Ainsi, les rapports alarmants du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat n'entraînent aucun changement de comportement ou de cap. Il y a toujours de bonnes raisons de remettre en question les modèles de prévision et de renoncer à des transformations pourtant nécessaires. Cette attitude est liée à la nature humaine qui cherche à satisfaire ses intérêts immédiats, et non à la prétendue insuffisance des modèles de prévision mathématiques ou aux capacités limitées des ordinateurs et de l'intelligence artificielle. Les modèles mathématiques se heurtent ainsi à leurs limites.

Cependant, ces prévisions ignorées et rejetées influencent l'avenir. En cela, elles se rapprochent des oracles de l'Antiquité, même si ces derniers étaient délibérément formulés de manière imagée et ambiguë, pour éviter toute erreur. Dans le cas de Crésus, les prêtres ont pu invoquer une mauvaise interprétation. Un grand empire a bel et bien disparu, même si ce n'était pas celui que Crésus avait en tête.

S. Ermisch



Créer des solutions
pour faciliter les échanges
sur le marché européen

Retour en force

Après sa sortie du marché unique européen il y a quatre ans, le Royaume-Uni a été contraint de redéfinir les modalités de ses échanges avec l'Union européenne. Pour répondre à ce défi exceptionnel, Dachser a développé sa propre solution : Smart Border Connect.

L'expression « game changer » est un terme fort, souvent utilisé à tort pour désigner une modification mineure ou une légère amélioration dans un produit. Pourtant, en matière de grand bouleversement, Mark Rollinson et Mark Cosgrove savent de quoi ils parlent. Nous avons rencontré le Regional Managing Director de Dachser UK and Ireland et le Sales and Commercial Manager UK and Ireland dans le centre logistique de Dachser à Northampton. « Nous avons mené à bien un projet ambitieux », explique Mark Cosgrove enthousiaste. « Un véritable game changer pour nous et pour nos clients. »

Smart Border Connect est un nouveau service logistique développé par Dachser. Disponible dans deux options, Connect40 et Connect42, il élimine de nombreuses barrières à la frontière et permet aux entreprises britanniques d'accéder facilement aux marchés de l'UE. « Nous proposons ce service aux exportateurs britanniques livrant leurs biens dédouanés conformément à l'incoterm DDP (Delivered Duty Paid). Cette solution sur mesure renoue avec les principes traditionnels de l'achat logistique : la réduction des temps de transit et la qualité du service. Nous ajoutons à cela des prix compétitifs », indique Mark Cosgrove.

Pour les États membres de l'UE, la fluidité de la logistique de groupage dans l'ensemble de l'Europe est une évidence. En 2023, plus de 64 millions d'envois ont été expédiés par le réseau Dachser au sein du marché européen, sans frontières intérieures et donc sans dédouanement, et sans les démarches administratives et réglementaires coûteuses qui y sont liées.

→

« Dachser a développé avec Smart Border Connect une solution sur mesure qui permet aux exportateurs britanniques de minimiser l'impact du Brexit sur leurs clients basés dans l'UE », explique Alexander Tonn, COO Road Logistics. « Grâce au prédédouanement, ils peuvent à nouveau desservir tous leurs marchés cibles en Europe avec des délais comparables à ceux de l'avant Brexit. »

Comme chacun sait, cette situation a pris fin au Royaume-Uni le 23 juin 2016. Ce jour-là, 52 % des Britanniques se sont prononcés par référendum pour une sortie de leur pays de l'UE. Un séisme qui a poussé le Premier ministre David Cameron à la démission et provoqué la stupéfaction de nombreux acteurs politiques. Le 29 mars 2017, Londres faisait parvenir sa demande de retrait à Bruxelles, lançant ainsi les négociations visant à déterminer, dans un délai de deux ans, soit au plus tard fin mars 2019, les conditions du Brexit. Des tractations sans précédent se sont alors engagées entre le Royaume-Uni et l'UE sur les conditions de sortie, les délais et les modalités d'exécution du Brexit. « Tout était soudainement remis en question et aucune solution n'était en vue. Nous avons une seule certitude : les bases du libre-échange allaient être fondamentalement modifiées. Il était toutefois impossible de prédire l'impact que cela aurait sur les importations et les exportations du Royaume-Uni », se souvient Mark Cosgrove. « Pourtant, le temps pressait. La tension était à son comble. Les partenaires commerciaux, les transporteurs et les responsables des douanes avaient besoin de solutions, mais il n'y avait encore aucun plan. »

De nombreuses nuits blanches

Les entreprises internationales qui le pouvaient ont commencé à délocaliser leurs activités dans l'UE. « Cependant, la plupart des petites et moyennes entreprises n'avaient pas cette possibilité. Il leur a fallu trouver d'autres solutions pour faire face à une situation confuse aux conséquences complexes », rappelle Mark Rollinson. « Cela a causé des nuits blanches à de nombreux acteurs. Moi le premier. Nous ne voulions en aucun cas sortir du réseau européen de Dachser pour des raisons douanières. »

Le 20 décembre 2019, la situation s'est clarifiée avec l'adoption par la Chambre des communes de la loi sur la sortie de l'UE, par 353 voix contre 243. À peine quatre semaines plus tard, le 31 janvier 2020, le Royaume-Uni quittait l'UE à 23h00, heure locale (00h00 HEC), mais restait dans le marché intérieur jusqu'à la fin de l'année

dans le cadre d'une période de transition. « Cela a permis au secteur de la logistique de gagner un peu de temps pour s'adapter à la situation et organiser la circulation des marchandises entre le Royaume-Uni et l'UE dans de nouvelles conditions. Puis la pandémie de COVID-19 s'est déclarée. Ce fut un désastre total », souligne Mark Rollinson. « Je n'aurais jamais imaginé un tel scénario. Tout au plus dans une fiction ou un film catastrophe. Mais cette catastrophe était bien réelle et il fallait en tirer le meilleur parti. »

Dans le souvenir de Mark Rollinson et Mark Cosgrove, cette période garde un caractère rocambolique. « Toutes les règles, tous les processus et toutes les procédures ont été remis en cause. Cela a ralenti de multiples entreprises et transporteurs britanniques de taille moyenne. Nous avons eu l'avantage de bénéficier du soutien professionnel, financier, et surtout émotionnel de Dachser, de ses actionnaires et de son siège social », se souvient Mark Rollinson.

En quête de spécialistes

Pour se conformer aux nouvelles conditions d'importation et d'exportation de l'ère post-Brexit, Dachser UK devait acquérir une nouvelle expertise. « Il nous fallait des spécialistes des procédures douanières, mais ils étaient quasiment inexistants sur le marché. En 2021, nous avons donc décidé de les former nous-mêmes avec le soutien du siège social de Dachser », explique Mark Rollinson. Outre la connaissance des réglementations douanières, il fallait renforcer les compétences en matière de conformité, opérations, finance, trésorerie, etc. La démarche a porté ses fruits. L'équipe est passée en très peu de temps de 16 à 150 experts en douane. « Ces spécialistes avaient toutefois besoin de postes de travail, de locaux et d'équipements adéquats. Ce fut une fois de plus un coup de maître, mais nous y sommes parvenus », poursuit-il.

C'est à ce moment-là qu'est apparue la solution Smart Border Connect. À la suite du Brexit, Dachser avait déjà mis en place un portail pour les documents douaniers et soutenu son propre Customs Hub dans le développement de centres



« Depuis le lancement de Smart Border Connect, nous avons enregistré une forte hausse de la demande, tant de la part de nos clients existants que de nouveaux clients. »

Mark Cosgrove, Regional Sales Manager Dachser UK and Ireland



Des solutions sur mesure
pour les exportateurs



De nombreuses petites et moyennes entreprises avaient besoin d'une solution pour faire face à une situation confuse aux conséquences complexes sur leurs exportations.

Mark Rollinson, Regional Managing Director Dachser UK and Ireland

de services partagés nationaux. C'est sur cette base, et grâce aux nombreuses idées proposées par le Thinktank de Dachser UK que Smart Border Connect a pu être déployé en février 2024 après un an de développement. Dachser transporte désormais les marchandises de ses clients britanniques vers l'Europe grâce au système Smart Border français. Une solution rapide, fiable et efficace qui permet de s'acquitter de toutes les formalités douanières et fiscales requises. Pour les services de groupage habituels, les délais de livraison sont d'ores et déjà comparables à ceux de l'avant Brexit. Les exportateurs britanniques qui utilisent ce système peuvent enfin respirer.

Réduire les pertes de temps grâce au prédédouanement

La solution repose sur l'utilisation de l'incoterm DDP. L'expéditeur étant responsable du dédouanement et de la TVA, le client n'a plus rien à payer à la réception de l'envoi. La marchandise peut donc être livrée comme un envoi national en libre circula-

tion et être intégrée sans problème dans le réseau européen de Dachser qui relie les États membres de l'UE, et ce sans retard ni augmentation de la charge administrative.

« Depuis le lancement de Smart Border Connect, nous avons enregistré une forte hausse de la demande, tant de la part de nos clients existants que de nouveaux clients. Beaucoup ont choisi de passer à l'incoterm DDP afin de profiter des temps de transit réduits proposés par Dachser », ajoute Mark Cosgrove. « Nous avons touché un point sensible. »

« Smart Border Connect est non seulement un avantage pour le Royaume-Uni, mais aussi pour l'intégration de pays tiers tels que la Norvège et la Suisse. Cependant, la solution deviendra vraiment intéressante lorsque Dachser rapprochera les domaines d'activité European Logistics et Air & Sea Logistics pour créer une solution de groupage porte-à-porte globale. Grâce à Smart Border Connect et au savoir-faire ainsi acquis, il sera possible d'intégrer encore plus efficacement les marchés existants et émergents à travers le monde », prédit Mark Rollinson. « Ce sera le prochain game changer », se réjouit Mark Cosgrove. Une expression exagérée ? Après tout, les Britanniques sont sans doute les mieux placés pour savoir quand utiliser ce terme à bon escient.

M. Schick

Labo du futur

Quel avenir pour les camions à hydrogène ?

Les camions à hydrogène apparaissent comme une solution prometteuse pour la décarbonation du transport routier de marchandises. Toutefois, avant de généraliser leur utilisation, il est indispensable de résoudre certaines questions d'ordre technique et économique.

Les moteurs à hydrogène (H₂) permettent de propulser des poids lourds avec des émissions quasi nulles, c'est-à-dire sans émission directe de gaz à effet de serre (en particulier de CO₂) et de polluants atmosphériques (oxydes d'azote, suie, etc.). C'est pourquoi la législation européenne classe les camions à hydrogène dans les véhicules à émission nulle, qui sont privilégiés notamment dans les zones à accès restreint des centres-villes ou pour les péages appliqués aux poids lourds.

Cependant, le niveau de maturité et de développement de ces véhicules est encore nettement inférieur à celui des véhicules électriques (BEV). Si les camions BEV de série offrant une autonomie de 500 km font progressivement leur entrée sur le marché pour le transport routier et, à partir de 2025 pour les longues distances, les véhicules à hydrogène en sont seulement au stade du prototype ou, dans le meilleur des cas, produits en très petites séries. À l'heure actuelle, il est impossible de prédire quel type de moteur et quel procédé de ravitaillement s'imposeront.

Deux modèles se distinguent : les camions H₂ équipés d'un moteur à combustion interne (H₂-ICE) et les véhicules équipés d'un moteur à pile à combustible à hydrogène (FCEV). Les camions H₂-ICE utilisent la technologie essence ou diesel existante. L'hydrogène est injecté dans un moteur à piston avec allumage. L'énergie libérée est ensuite transformée en mouvement et en chaleur. Cette option a l'avantage de reposer sur la technologie éprouvée du moteur à combustion. Cet atout pourrait toutefois se transformer en inconvénient en raison de la transition accélérée qui s'opère vers les moteurs électriques, car les constructeurs se focaliseront à long terme sur une

seule plateforme. De plus, le H₂-ICE émet des émissions résiduelles de CO₂ et de polluants atmosphériques. Certains grands constructeurs de camions, comme MAN, Volvo et Daf, ont cependant annoncé vouloir poursuivre le développement du moteur à combustion d'hydrogène.

Focus sur la pile à combustible

La plupart des constructeurs de camions misent sur la pile à combustible à hydrogène. Dans le cadre d'une réaction catalytique, l'hydrogène se dissocie de ses électrons, générant ainsi un courant électrique qui est soit consommé directement par le moteur électrique, soit stocké dans une batterie. L'oxygène présent dans l'air aspiré capture ensuite ces électrons au cours d'une réaction qui émet uniquement de la vapeur d'eau (H₂O) et de la chaleur. Les camions à pile à combustible à hydrogène utilisent les plateformes de la mobilité électrique et leurs moteurs ont un meilleur rendement que les moteurs H₂-ICE comparables. Daimler Trucks, Volvo et Iveco, par exemple, développent ce type de concept pour les tracteurs, et leurs prototypes FCEV sont déjà en circulation. Il faudra toutefois attendre la fin de la décennie pour voir apparaître sur le marché des véhicules de série disposant d'un réseau de service associé. Seul le constructeur sud-coréen Hyundai produit un camion FCEV en petite série, le Xcient Fuel Cell. Dachser utilise un modèle de ce type avec remorque depuis plus d'un an. Affichant une autonomie de plus de 400 km, le véhicule fait généralement la navette entre Magdebourg, où il est basé, et Berlin.

Trois systèmes en concurrence

Le moteur à pile à combustible pour camion a déjà atteint une maturité suffisante, mais il reste à définir une norme pour le stockage de l'hydrogène dans le véhicule. Trois systèmes sont en concurrence dans ce domaine.

Le système utilisé dans les bus urbains et les camions Hyundai stocke l'hydrogène gazeux dans des bouteilles de gaz comprimé à 350 bars. Cette technique ayant fait ses preuves, le



Essais menés avec un camion à hydrogène

nombre de stations-service disponibles est relativement élevé. Elle présente cependant un inconvénient majeur : les bouteilles de gaz comprimé prennent beaucoup de place. Il est donc difficile pour un véhicule standard d'obtenir une autonomie de plus de 500 km sans réduire l'espace de chargement destiné aux marchandises. Cette technologie n'offre donc pas d'avantage direct en matière d'autonomie par rapport à un BEV.

D'autres constructeurs comme Daimler ou Iveco misent sur la pression à 700 bars. L'hydrogène est également stocké dans des bouteilles, mais à une pression plus élevée qui permet d'atteindre une autonomie d'environ 750 km sans réduire l'espace de chargement. Un réseau de stations-service adaptées devrait voir le jour d'ici à 2030 sur le réseau autoroutier de l'UE, conformément au règlement AFIR.

De son côté, Daimler développe une technologie plus ambitieuse visant à stocker de l'hydrogène liquéfié sous pression et à basse température (LH₂) dans des réservoirs spéciaux. Ce procédé est comparable à la technique du GNL qui liquéfie le gaz naturel à froid et sous pression. La haute densité énergétique de la technologie LH₂ devrait garantir aux camions une autonomie de plus de 1 000 km. Cependant, en raison de la grande quantité d'énergie nécessaire à la liquéfaction, cette méthode de stockage de l'hydrogène est encore loin de pouvoir être déployée à grande échelle.

Une question de coûts

En matière de coûts, la technologie H₂ reste moins intéressante que les camions BEV. La production en série étant quasi inexistante, les camions

FCEV coûtent plus de deux fois plus cher à l'achat (capex) que les camions BEV comparables. Les coûts d'exploitation (opex) dépendent quant à eux de la consommation d'énergie des véhicules ainsi que du prix de l'hydrogène vert ou de l'électricité. À cela s'ajoutent les coûts de l'infrastructure d'approvisionnement ou de recharge. En Europe, les prix sont très variables.

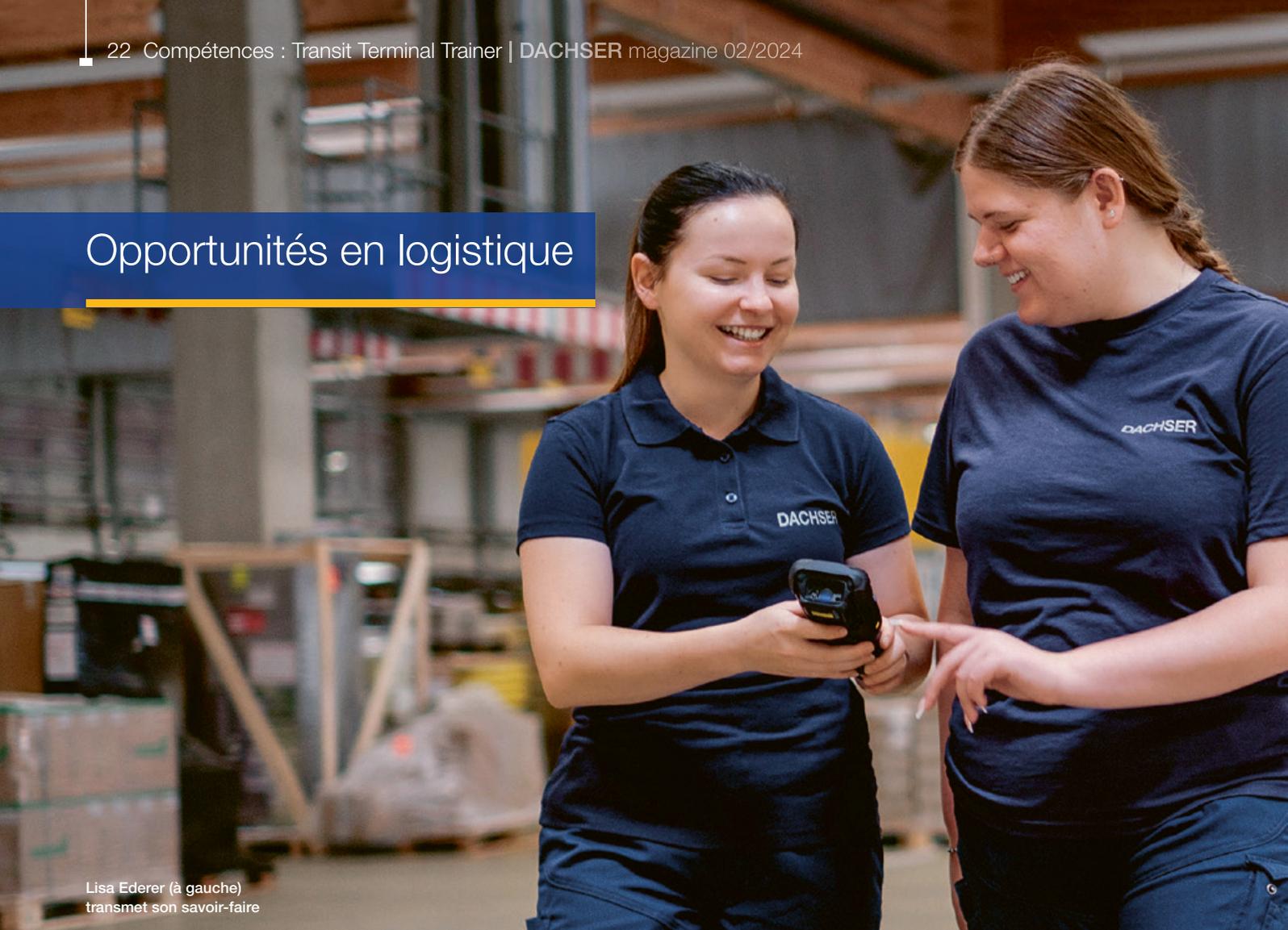
Les camions à hydrogène pourraient être plus rentables que les camions électriques, si le calcul prend en compte des autonomies dépassant largement les 500 km ou les durées de fonctionnement. Si l'absence de bornes de recharge rapides oblige les conducteurs à consacrer trop de temps à charger les BEV ou si ces véhicules ne peuvent être utilisés en continu 20 heures par jour, les camions H₂ pourraient être plus avantageux en termes de coûts globaux, car ils peuvent être rechargés en seulement 15 minutes.

Pour pouvoir investir dans le développement des infrastructures et lancer la production en série, il est indispensable que les constructeurs de camions à hydrogène s'accordent rapidement sur les normes d'approvisionnement, sans quoi ces véhicules ne pourront contribuer à la protection du climat. Dachser est convaincu que la logistique a besoin de toutes les technologies zéro émission autorisées dans l'UE pour assurer le transport routier de marchandises. Dans les débats animés qui opposent souvent l'électrique à l'hydrogène, il ne s'agit pas tant de trancher entre plusieurs solutions, que de veiller à ce qu'elles soient toutes disponibles en même temps.

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.

Opportunités en logistique



Lisa Ederer (à gauche)
transmet son savoir-faire

La pionnière

Dachser a récemment introduit la fonction de Transit Terminal Trainer. Lisa Ederer a été l'une des premières à endosser ce rôle. Dans l'entrepôt de Graz, elle veille à la bonne interaction entre les équipes et les processus, ce qui exige de vastes compétences techniques, mais aussi des qualités humaines.

Au départ, elle ne savait pas trop à quoi s'attendre. Il faut dire que Lisa Ederer, collaboratrice de l'agence de Graz, a été l'une des toutes premières candidates à vouloir exercer de nouvelles fonctions, celles de Transit Terminal Trainer. En janvier 2023, elle a assisté à une première formation de trois jours, au siège social de Dachser à Kempten, pour se préparer à ce poste nouvellement créé, dont la mission consiste à transmettre des connaissances et des compétences dans les

entrepôts. Depuis, la cinquantaine de Transit Terminal Trainer présents dans neuf pays du réseau Dachser se sont avérés indispensables.

« Mes interlocuteurs sont aussi bien des alternants de 16 ans que des personnes proches de la retraite. Je veille à répondre aux besoins de tous », explique Lisa Ederer. À l'heure où les changements s'accroissent dans le secteur de la logistique, la jeune femme de 22 ans joue en quelque sorte un rôle de chef d'orchestre sur le quai de Graz. Elle s'occupe également de l'agence de Stans au Tyrol, où elle se rend régulièrement.

Allier compétences techniques et qualités humaines

« C'est un travail passionnant et très varié. Je transmets beaucoup de connaissances techniques, tout en étant à l'écoute de mes collègues en cas de problème et j'échange beaucoup avec eux », précise Lisa Ederer. À ce poste, les qualités humaines sont tout aussi importantes que la connaissance des nouvelles applications et des processus. De plus, les missions sont très diversifiées. Elles consistent notamment à assurer l'intégration des nouveaux collaborateurs de l'entrepôt, à définir les besoins en formation et à organiser des cours pour les opérateurs logistiques. Les Transit Terminal Trainers surveillent par ailleurs les processus de travail, proposent des améliorations pratiques et soutiennent le déploiement de nouveaux outils et technolo-

gies. « Les opérateurs logistiques de nos entrepôts sont impliqués dans presque tous les processus de production », précise Eva-Maria Marcour, Head of Competence Development & Expert Programs Road Logistics. « Leur intégration dans l'équipe, les formations spécifiques et leur développement contribuent donc largement au succès de notre cœur de métier, le groupage, ainsi qu'à la croissance de notre entreprise. »

Dans cette optique, Lisa Ederer encadre 35 collaborateurs et collaboratrices à Graz et 17 à Stans. « Des ateliers organisés tous les deux ou trois mois permettent d'aborder les innovations et de revoir certaines questions importantes. Par exemple, quand doit-on faire des photos pour documenter les dommages, et comment contrôler l'arrimage du chargement ou sécuriser la marchandise et le chariot élévateur », poursuit-elle.

Optimisation continue des processus

Deux fois par an, Lisa Ederer demande aux opérateurs comment améliorer les processus du quai. « Ils ont toujours de bonnes idées, surtout après le déploiement de nouveaux outils. » Dans tous ces efforts de modernisation technologiques, il ne faut toutefois pas perdre de vue les valeurs de l'entreprise. « Dachser est comme une famille, je n'aurais jamais cru que la solidarité au travail puisse être aussi forte », souligne-

t-elle. Toujours à l'écoute de ses collègues, la formatrice y contribue elle-même largement.

Pour accomplir cette mission exigeante, la jeune femme peut compter sur le soutien du réseau Dachser. Elle participe tous les mois à une réunion virtuelle avec tous les Transit Terminal Trainers de l'entreprise pour s'informer sur les dernières nouveautés et échanger avec ses collègues. Elle a également la possibilité de suivre des formations dédiées à des questions spécifiques. « La communauté des TT Trainer est vraiment géniale. Nous partageons nos connaissances, mais aussi des supports de formation », se réjouit Lisa Ederer. « Ainsi, nous apprenons ensemble en nous soutenant mutuellement. C'est extrêmement agréable et très motivant. »

Tous les ans, chaque Transit Terminal Trainer est invité à suivre une formation d'une semaine, organisée dans un site et un pays différents, ce qui permet aux experts de découvrir les différentes variantes des processus.

« Ces formations m'ont permis d'acquérir de nouvelles compétences. J'ai par exemple appris à me présenter et à convaincre les autres », se souvient Lisa Ederer. Lors des ateliers de développement personnel organisés dans le cadre de la formation initiale, le « principe de la fleur de lotus » l'a particulièrement marquée. « Prendre exemple sur la plante et laisser le stress et la colère glisser sur moi m'a beaucoup aidée à interagir efficacement avec différentes personnes et, quand cela est nécessaire, à maîtriser les situations difficiles. »

L. Becker

Pour être Transit Terminal Trainer dans un entrepôt, l'idéal est d'avoir une formation en gestion d'entrepôt logistique ainsi qu'une expérience professionnelle dans le domaine du transport. Il est également indispensable de bien connaître les processus logistiques et de savoir les analyser, et de disposer de bonnes compétences de communication.



La mission consiste aussi à montrer l'exemple et à aider les autres



Hommes et machines collaborent
en parfaite harmonie

Des cobots pour collaborateurs

Dans l'agence Dachser de Dissen, humains et machines travaillent main dans la main. Flexibles, les cobots prêtent main-forte aux collaborateurs et les soulagent dans les tâches répétitives et monotones. Une collaboration qui s'avère efficace.

Un petit sifflement se fait entendre lorsque l'air comprimé est extrait des ventouses. Le vide ainsi obtenu maintient huit emballages alimentaires en toute sécurité sur le préhenseur qui les retire de la caisse de transport. Le bras pivotant dépose ensuite les paquets en douceur sur un tapis roulant. « La pression dans les ventouses ne doit pas être trop forte, sinon elles laissent des empreintes et, dans le pire des cas, endommagent l'emballage du produit », explique Daniele Andreano, Team Leader Corporate Contract Logistics Technology Solutions chez Dachser.

Situé à proximité de l'autoroute A33, dans la forêt de Teutobourg, en Allemagne, le site de Dissen est entièrement dédié aux produits alimentaires. Outre la manutention des marchandises transportées dans la région ou en Europe, l'agence propose près de 39 000 emplacements palettes dans son entrepôt multi-utilisateurs ainsi que des services à valeur ajoutée, comme la réalisation de présentoirs, l'emballage de boîtes d'assortiment et l'impression de la date limite de consom-

mation (DLC). C'est pour imprimer cette information que les produits d'un client doivent être placés individuellement sur le tapis roulant de l'entrepôt de Dissen. Dans ce cas précis, il s'agit d'un substitut de viande, fabriqué à partir de protéines végétales. Le tapis roulant fait passer chaque article, aujourd'hui la recette « Like Gyros », devant une imprimante qui inscrit la DLC correspondante dans le champ prévu à cet effet.

Les cobots mettent la main à la pâte

Pour ce faire, les produits doivent être retirés des caisses en plastique dans lesquelles ils sont livrés, puis placés dans des cartons d'expédition une fois l'étiquette imprimée, et empilés sur des palettes. Jusqu'ici, ces missions étaient effectuées par les collaborateurs de l'équipe chargée de la logistique contractuelle. À présent, ces derniers sont aidés par deux robots collaboratifs ou cobots, des bras robotisés qui travaillent aux côtés des humains. « C'est une étape importante dans l'automatisation des processus. Mais elle ne remplacera en aucun cas les collaborateurs », souligne Michael Mayer, Department Head Corporate Contract Logistics Consulting au siège social de Dachser à Kempten, qui s'intéresse de près aux processus de l'entrepôt. Les opérations répétitives qui sollicitent le corps, comme le prélèvement des produits dans les caisses et leur dépôt sur le tapis roulant, ne rendent pas le travail attrayant pour les collaborateurs. « Faire cette manipulation pendant huit heures est extrêmement monotone », constate Michael Mayer.

Des robots sensibles

Le processus du site de Dissen se prêtait particulièrement bien à ce projet d'automatisation. L'équipe Contract Logistics de Kempten a ainsi développé, en concertation avec les équipes locales chargées de la logistique contractuelle et du responsable de la sécurité du site, un concept permettant de travailler en toute sécurité avec des machines. « Nous savions pertinemment qu'il n'était pas possible d'avoir recours à des robots industriels », précise Daniele Andreano. En raison du risque d'accident, ce type de robots travaille uniquement dans des zones protégées. En revanche, les cobots sont « sensibles » aux personnes, un peu comme le hayon d'une voiture moderne. Quand ils détectent un individu, les préhenseurs s'arrêtent. « Pour augmenter la sécurité, nous travaillons avec des barrières lumineuses. Lorsque le signal est interrompu, le bras ralentit son mouvement ou s'arrête complètement », poursuit-il.

Pour assurer le processus de préhension, il faut non seulement adapter la pression de l'air dans les ventouses, mais aussi tenir compte de la température, car certains aliments doivent être réfrigérés. « Dans le hall Food Logistics, la température varie entre deux et sept degrés Celsius, il peut donc arriver que de la condensation se forme sur les emballages », explique Daniele Andreano, évoquant les défis techniques auxquels il se trouve confronté. Le liquide est aspiré par les godets avant d'être évacué par les conduits en plastique. Il a fallu une semaine à l'équipe pour mettre en place l'ensemble du processus et parer à toutes les éventualités liées à l'utilisation des deux cobots. « Nos collaborateurs peuvent apporter eux-mêmes des modifications au système à l'aide d'une tablette, même sans connaissances en programmation. Ils n'ont donc pas besoin de l'assistance d'un prestataire », poursuit-il. Pour faciliter les opérations, il

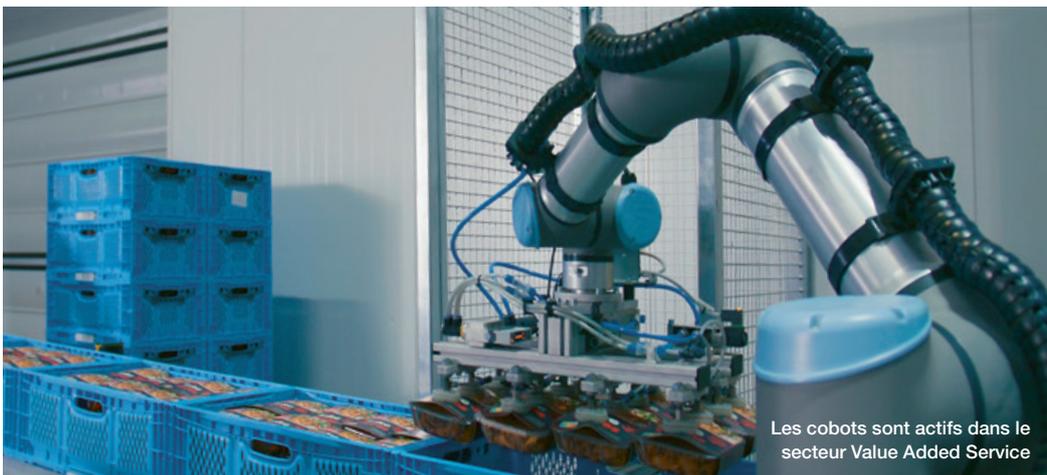
est important de ne pas modifier les dimensions des emballages, les matériaux et le poids. « L'automatisation repose sur la standardisation », souligne Michael Mayer.

Qualité accrue grâce à l'automatisation

Toutes les tâches ne sont toutefois pas faciles à automatiser, même à Dissen. Après impression de la DLC, les produits sont placés dans un carton d'expédition. Le deuxième bras de préhension empile ensuite les cartons sur une palette. « Déposer les produits dans les cartons d'expédition est pour le cobot un défi complexe », indique Daniele Andreano. Une intervention humaine est encore nécessaire. Les conseillers internes comptent toutefois se pencher sur cette tâche également. À Dissen, les cobots sont bien acceptés. Selon Timo Prielipp, General Manager du centre logistique, ils sont bien plus qu'une assistance précieuse : « Je trouve cela passionnant de participer à la mise en place d'une technologie robotique qui contribuera sans doute à façonner notre avenir. Je suis ravi de faire partie de ce projet. » Dans le cadre de ce projet, tous les participants ont d'ores et déjà accumulé, à tous les niveaux, une multitude d'expériences précieuses qui seront évaluées en collaboration avec les chercheurs du DACHSER Enterprise Lab afin de poursuivre le développement du système. L'équipe de Michael Mayer compte bien mettre ces expériences à la disposition des autres agences pour faciliter leur automatisation. « Nous souhaitons, dans la mesure du possible, améliorer la qualité du travail grâce aux machines et soulager ainsi nos collègues. C'est bénéfique pour toutes les personnes impliquées dans le processus. »

D. Kunde

Cette vidéo présente deux robots collaboratifs travaillant à proximité des collaborateurs du site de Dachser à Dissen et montre comment ces cobots sont perçus par les collaborateurs.



Les cobots sont actifs dans le secteur Value Added Service

DACHSER



DACHSER DE
R11-000002*1aa 144 kg



Question de style

Des solutions personnalisées, sur mesure et prêtes à l'emploi : si ces exigences sont un vrai challenge pour les créateurs de mode, elles ne sont pas impossibles pour la logistique. C'est ce qu'a constaté la marque de prêt-à-porter Digel avec la solution DACHSER Fashion Logistics.

Depuis quelques années, les cycles de la mode ne cessent de s'accélérer, et les personnes qui misent sur la qualité pourraient bientôt y trouver encore plus rapidement leur compte. Consacré au commerce et à la distribution, le salon NRF (National Retail Federation) qui s'est tenu début 2024 à New York s'est penché sur l'impact de l'intelligence artificielle (IA) sur le secteur de la mode. À l'avenir, cette technologie pourrait anticiper les tendances quelques semaines à l'avance et lancer immédiatement les processus nécessaires pour y répondre.

Des vêtements de qualité modulables

Les fabricants de prêt-à-porter de qualité, comme Digel, ont pressenti le potentiel de cette évolution. Fondée en 1939 à Nagold, non loin de Stuttgart, en Allemagne, cette entreprise internationale emploie 1 000 collaborateurs et produit des collections masculines haut de gamme, incluant une large gamme de costumes, vestes, chemises et accessoires pour hommes. Au cours de ses 85 ans d'histoire, Digel a su s'imposer dans l'univers de la mode en accordant une attention particulière à la coupe, à la qualité des matériaux et au design.

Jochen Digel, représentant de la troisième génération de dirigeants, est convaincu que cette entreprise familiale continuera à se démarquer en matière de qualité en misant sur des « costumes modulables » et poursuivra ainsi sa forte croissance sur les marchés européens. →

Le support de charge exclusif Roll&GOH peut transporter simultanément des articles sur cintre et en carton dans toute l'Europe. Les vêtements peuvent ensuite être directement transférés dans les boutiques. Il a de plus l'avantage d'être réutilisable, d'améliorer sensiblement l'efficacité de la chaîne logistique et de garantir un suivi transparent.

La logistique de la mode de qualité est soumise à des exigences très spécifiques, tant au niveau du stockage que du transport. Elle doit veiller à ce que le prêt-à-porter arrive à temps dans les magasins et sans faux pli grâce à des solutions sur mesure. C'est pourquoi, depuis l'été 2021, Digel mise sur la solution DACHSER Fashion Logistics. Selon Jochen Digel, son PDG, cette dernière présente un atout considérable pour la marque internationale. « Dachser bénéficie d'un vaste réseau qui fonctionne parfaitement, offrant rapidité et sécurité des livraisons. »

« La logistique du secteur de la mode est très complexe. Les vêtements ne doivent pas se froisser pendant le transport. Il est par ailleurs indispensable de collecter rapidement les retours et les produits défectueux, et de proposer des services de transfert inter-boutique afin d'assurer des échanges rapides », explique Uwe Riechel, Department Head DACHSER Fashion Logistics.

Sans faux pli dans les boutiques

Selon lui, le transport sur cintre a diminué ces dernières années, notamment parce que les consommateurs se sont détournés de l'élégance, privilégiant les tenues décontractées et sportives. Aujourd'hui, le style et l'élégance font cependant leur retour, entraînant une augmentation de la demande de transport sur cintre, en particulier pour les vêtements de qualité.

Commercialisé en 2019, le roll conteneur Roll&GOH (GOH pour « garment on hanger ») développé par Dachser est conçu pour la manipulation du prêt-à-porter haut de gamme. Il permet de transporter

des vêtements sur cintre à travers l'Europe et de les transférer directement du camion à la boutique. Ces conteneurs ont l'avantage d'avoir les mêmes dimensions qu'une palette Europe standard. Un atout de taille pour Uwe Riechel. « Nous pouvons ainsi manipuler les conteneurs comme une palette classique », explique-t-il. Les Roll&GOH sont parfaitement adaptés au réseau de groupage très dense de Dachser. « Nous n'avons pas besoin de créer un nouveau réseau pour la logistique de la mode. Nous profitons des atouts de notre vaste réseau logistique bien établi », poursuit-il.

De plus, la durabilité est un argument clé pour les clients du secteur de la mode. « Dans ce domaine, nous cherchons également à garantir un transport local sans émission grâce à l'utilisation accrue de véhicules électriques ou à l'hydrogène, notamment pour les livraisons en centre-ville », indique Kerrin Bertram-Fahrholz, Business Development Manager chez DACHSER Fashion Logistics.

Pendant que les designers de Digel réfléchissent sans cesse aux dernières tendances de la mode, les ingénieurs de Dachser développent de nouvelles solutions. « Nous avons constaté que le système Roll&GOH avait besoin d'être optimisé », explique Uwe Riechel. La première version du système développée en 2019 était un roll conteneur classique avec des parois latérales emboîtées. Les articles étaient emballés dans des housses spéciales qui les protégeaient de la pluie et de la poussière. « Mais le montage et le démontage étaient complexes », poursuit-il. Il fallait donc optimiser une solution comprenant de nombreuses pièces détachées pour faciliter son utilisation dans les points de vente, c'est-à-dire dans les centres commerciaux et les magasins d'usine.



Le Roll&GOH en action



Livraison directe en boutique



Nous bénéficions d'un vaste réseau qui fonctionne parfaitement, offrant rapidité et sécurité des livraisons.

Jochen Digel, président directeur-général de Digel AG

Un conteneur sur mesure

La nouvelle version du roll conteneur est plus élégante et plus pratique. « La manipulation est plus facile, et le système est plus durable et de meilleure qualité », souligne Uwe Riechel. Le conteneur en métal est désormais entièrement fermé et ses composants sont fixés entre eux. Quelques gestes intuitifs suffisent pour déplier et replier les boîtes. « Cela simplifie la manipulation et permet de mieux stocker les emballages vides », ajoute-t-il. De plus, le conteneur est fermé, ce qui permet de protéger les marchandises de valeur contre les accès non autorisés ou les salissures. Dachser a également développé un modèle spécial pour l'envoi de petites quantités, correspondant à une demi-palette.

Pour optimiser l'utilisation de l'espace dans le Roll&GOH, il est possible de stocker des paquets et des caisses de textiles ou de chaussures sur un plancher intermédiaire et au fond du conteneur. Dans le magasin, les costumes directement sortis du conteneur peuvent être immédiatement présentés aux clients. « Outre la manipulation optimisée et les délais de livraison plus courts, le système Roll&GOH a l'avantage d'améliorer l'empreinte carbone des envois grâce à la réduction des emballages », explique Kerrin Bertram-Fahrholz.

Digel utilise la solution Roll&GOH depuis 2021. La plupart des costumes, chemises, t-shirts et chaussures quittent l'entrepôt de Nagold dans ce support de transport spécial. Cela représente en moyenne 6 000 vêtements sur cintre par jour. « Selon la saison, nous manipulons pour ce client entre 40 et 120 conteneurs par mois », indique Daniel Kramp, Sales Executive chez Dachser Rottenburg. « Nos clients apprécient la solution Roll&GOH, parce qu'elle garantit un transport rapide et d'excellente qualité », souligne Jochen Digel. « Ce conteneur est une option intéressante qui se distingue des autres solutions existantes. »

Digel expédie environ 1 200 colis par jour et beaucoup plus pendant les pics d'activité. Chaque semaine, environ 35 000 articles sont livrés aux distributeurs de la marque. La majorité des vêtements sont transportés par le réseau Road Logistics de Dachser jusqu'aux points de vente de Digel dans l'ensemble de l'Europe. Un nombre comparable d'articles est expédié par l'usine ultramoderne de Digel en Turquie (Izmir) et d'autres manufactures situées dans toute l'Europe. Pour Jochen Digel, la collaboration entre les deux entreprises a encore de beaux jours devant elle : « Nous continuerons à renforcer notre partenariat avec Dachser et à chercher de nouvelles applications pour la solution Roll&GOH. »

A. Heintze

Compétences réseau



L'acquisition de Brummer renforce le réseau Dachser Food Logistics

Logistique alimentaire : un plus pour l'Europe

Avec le rachat des sociétés Brummer Logistik GmbH en Allemagne et Brummer Logistic Solutions GmbH & Co KG en Autriche, Dachser renforce son réseau européen de transport et d'entreposage de produits alimentaires.

À travers l'acquisition du groupe Brummer, Dachser reprend l'ensemble de ses activités de transport de denrées alimentaires sous température dirigée entre l'Allemagne et l'Autriche et leurs pays limitrophes.

Avec un chiffre d'affaires d'environ 128 millions d'euros en 2023, cette entreprise familiale est un acteur leader du secteur de la logistique alimentaire en Europe centrale. Brummer a été l'un des partenaires fondateurs de l'European Food Network en 2013, qui regroupe 34 pays européens sous l'égide de Dachser. Ce réseau offre aux fabricants, aux fournisseurs et aux distri-

buteurs du secteur alimentaire une capacité de transport unique en Europe. « Brummer est renommé pour l'excellente qualité de ses services, qui nous permet d'étendre notre propre réseau Food Logistics en Europe centrale. Grâce à cette acquisition, qui complète le récent rachat de Müller Fresh Food Logistics aux Pays-Bas et de Frigoscandia dans le nord de l'Europe, nous renforçons notre position de leader européen dans le secteur de la logistique alimentaire », se félicite Burkhard Eling, CEO de Dachser. Après finalisation du rachat, Brummer sera progressivement intégré au réseau Dachser Food Logistics.



Une surface d'entreposage étendue

Dachser étend sa surface d'entreposage dans la région de Leipzig-Halle. Le nouvel entrepôt, qui dispose d'environ 25 000 emplacements palettes, sera mis en service début 2025. Sur une superficie totale de 17 200 m², Dachser stockera pour ses clients des biens industriels et de consommation ainsi que des produits alimentaires, à proximité du centre logistique de Leipzig/Halle. La logistique contractuelle se développe également en France. Deux nouveaux entrepôts ont récemment été inaugurés à Roissy (région parisienne) et à Nîmes (Occitanie). Au cours des trois dernières années, la surface d'entreposage totale disponible en France a été augmentée d'environ 100 000 m².

Sécurité informatique certifiée

Dachser a obtenu le label TISAX® (niveau 2). Cette norme internationale reconnue en matière de sécurité de l'information et de protection des données joue un rôle crucial dans la protection des chaînes d'approvisionnement de l'industrie automobile contre les cyberattaques. « La certification TISAX confirme une fois de plus le haut niveau de sécurité informatique garanti par Dachser », explique Stefan Hohm, Chief Development Officer de Dachser, responsable de la sécurité informatique du groupe. Cette évaluation a également permis de certifier le service Corporate IT de Dachser, qui assure la gestion centrale de l'ensemble des services informatiques des agences et des filiales depuis le siège social de l'entreprise à Kempten (Bavière). « Il s'agit d'une étape importante dans la digitalisation des flux d'information au sein de la chaîne logistique de nos clients du secteur automobile », indique Stefan Dahnken, Department Head DACHSER Automotive Logistics.



Un pionnier à la retraite

Michael ten Hompel, directeur de l'institut Fraunhofer IML et cofondateur du DACHSER Enterprise Lab, a pris sa retraite. Titulaire d'un doctorat en électrotechnique, Michael ten Hompel a été l'un des grands pionniers du secteur de la logistique et a reçu de nombreux prix au cours de sa carrière. Il a récemment obtenu, avec l'équipe du DACHSER Enterprise Lab, le Deutscher Logistik-Preis pour @ILO, le jumeau numérique d'un entrepôt logistique. Alice Kirchheim lui a succédé à la direction du Fraunhofer IML le 1^{er} avril 2024.

Extension du parc de camions électriques

Dachser développe progressivement sa flotte de camions électriques. Un Volvo FH Electric a été mis en service à Wurzburg. Le véhicule zéro émission fait la navette quatre fois par jour entre l'usine Danone d'Ochsenfurt et l'entrepôt Dachser de Kürnach. Parallèlement, un 16 tonnes électrique de Renault Trucks a été affecté au transport régulier de marchandises dans la région de Brême. L'agence de Dortmund participe également à l'électrification du transport routier. Elle exploite depuis le mois de mars trois nouveaux camions électriques : un Mercedes-Benz eActros de 19 tonnes qui assure le transport régional dans les environs de Dortmund et deux véhicules à caisses mobiles Volvo de 42 tonnes affectés au transport longue distance de nuit pour les clients de la région.



Une entreprise pleine d'avenir



Les jeunes créent
de la valeur à partir
des déchets

Il y a cinq ans, un échange entre jeunes adultes venus d'Allemagne et de Zambie a donné naissance à une brillante idée de start-up en Afrique australe. Baptisée « Trash4Cash », elle vise à créer une chaîne de valeur locale pour les déchets recyclables. Ces jeunes sont revenus au siège de Dachser, avec dans leurs bagages une multitude d'expériences nouvelles et un esprit d'entreprise encore plus fort.

Dachser s'engage depuis de nombreuses années aux côtés de l'association Terre des Hommes et de divers porteurs de projets locaux afin de permettre aux jeunes d'Afrique australe, notamment en Zambie, de se construire un avenir. L'objectif de cet engagement consiste à encourager les jeunes Africains à gagner leur vie grâce à des projets de création d'entreprise et à trouver ainsi le chemin de l'emploi.

Un programme d'échanges organisé par Dachser et Terre des Hommes en 2018 a donné une nouvelle impulsion à ces activités. Il devait permettre à des jeunes adultes venus d'Allemagne et de Zambie de découvrir d'autres réalités de vie pour élargir leurs horizons. Dans un premier temps, plusieurs étudiants en alternance chez Dachser ont visité un projet social mené par le partenaire local de Terre des Hommes, Environment Africa, à Livingstone, dans le sud de la Zambie, non loin des célèbres chutes Victoria. Les jeunes Zambiens se sont ensuite rendus en Allemagne. Leur séjour a été pour eux l'occasion de s'informer sur les conditions de vie et de travail du pays, mais aussi de découvrir sa culture et son environnement naturel et d'acquérir des connaissances sur les transports publics, la digitalisation et le traitement des déchets.

La visite d'une entreprise de gestion des déchets a suscité chez eux un fort intérêt, car le traitement des déchets et le recyclage ne faisaient pas partie de leur quotidien. Ils ont immédiatement saisi les possibilités offertes par la valorisation des déchets et l'utilisation circulaire des matières premières. Dans leur pays, les déchets représentent en effet un enjeu majeur. La plupart du temps, ils sont simplement jetés dans la nature. La seule ville de Livingstone, qui compte environ 180 000 habitants, produit pas moins de

90 tonnes de déchets par jour, dont plus de la moitié est brûlée par des particuliers ou enfouie. Ces pratiques constituent un danger pour la population et l'environnement et représentent un problème pour le tourisme, dont dépendent de nombreux emplois à Livingstone.

Leur séjour en Allemagne et leurs échanges avec plusieurs étudiants et collaborateurs de Dachser ont inspiré aux jeunes Zambiens une idée d'entreprise et une vision positive de leur avenir. Ils ont ainsi créé la start-up « Trash4Cash » qu'ils dirigent et exploitent ensemble.

Une entreprise en plein essor

Grâce au soutien actif de Dachser, Terre des Hommes et Environment Africa, les jeunes créateurs et créatrices d'entreprise sont parvenus, en très peu de temps, à mettre en place une chaîne de valeur locale pour les déchets recyclables, de la collecte au recyclage en passant par le transport et le traitement. Ils contribuent ainsi à protéger l'environnement tout en assurant à toutes les personnes impliquées un revenu régulier et des possibilités d'évolution.

Au départ, il leur a toutefois fallu convaincre leurs voisins, leurs familles et leurs amis de l'intérêt de leur projet et les inciter à modifier leur attitude. En versant un peu d'argent à toutes les personnes participant à la collecte des déchets, ils sont parvenus à motiver un nombre croissant d'individus, et à leur faire ainsi prendre conscience de leur impact sur l'environnement. Dachser et Terre des Hommes ont accompagné cette entreprise depuis sa création et soutenu ses fondateurs selon le principe de l'aide à l'autonomie.

« Nous avons récemment inauguré avec le maire de Livingstone un centre de recyclage qui emploie actuellement 160 personnes et collecte près de 20 % des déchets plastiques, textiles et papiers recyclables de la ville », explique Bernhard Simon, président du Conseil de surveillance de Dachser, qui a personnellement contribué à la réalisation des projets menés avec Terre des Hommes depuis 2005 et s'est toujours rendu sur place pour constater leurs avancées.

Cinq ans après la création de l'entreprise, onze jeunes entrepreneurs zambiens, dont les six fondateurs qui avaient participé au premier échange, sont revenus à Kempten en mai 2024, accompagnés de représentants d'Environment Africa et de la municipalité de Livingstone. Au siège social de Dachser, ils ont été accueillis par Bernhard Simon et Joshua Hofert, Directeur de la communication de Terre des Hommes en Allemagne. « Vous avez réussi à transformer un projet social en une entreprise prospère et à générer ainsi un revenu pour vous et votre réseau de collecteurs →

Depuis près de vingt ans, Dachser mène aux côtés de Terre des Hommes des projets de développement en Afrique australe, en Asie du Sud et en Amérique latine. Le groupe finance et soutient également d'autres initiatives comme le projet de soutien psychothérapeutique destiné aux enfants ukrainiens traumatisés par la guerre et à leurs familles. Fin 2023, Dachser s'est par ailleurs engagé dans une collaboration à long terme avec Terre des Hommes et la fondation pour la protection climatique myclimate dans le but de lancer de nouveaux projets visant à protéger le climat à travers le monde ou à soutenir les initiatives existantes.

de déchets locaux », a déclaré Bernhard Simon. « Nous sommes très fiers de ce résultat et souhaitons continuer à soutenir le développement de Trash4Cash. »

Une participation enthousiaste

Lors de sa nouvelle visite en Allemagne, le groupe Trash4Cash s'est intéressé aux nombreuses possibilités de valorisation des déchets recyclables, aux chaînes de création de valeur associées et aux effets d'une gestion durable des déchets sur l'environnement. Ils ont notamment découvert les pratiques modernes de traitement des déchets du groupement pour la gestion des déchets de Kempten et ont prêté main-forte au centre de recyclage de Sonthofen, qui se trouve à proximité.

Ils ont également participé à des ateliers consacrés au tri des déchets et à l'économie circulaire, et ont visité des écoles et des médias locaux. L'installation de biogaz d'une grande entreprise d'enlèvement des déchets de l'Allgäu était également au programme. Parmi les temps forts du séjour figurait par ailleurs la visite de l'IFAT 2024, le salon mondial de la gestion de l'eau, des eaux usées, des déchets et des matières premières, à Munich.

Trash4Cash attire déjà l'attention à l'échelle internationale. « L'ambassade d'Allemagne s'est intéressée au projet, et nous souhaitons à l'avenir coopérer avec le ministère fédéral de la Coopération économique et du Développement (BMZ) », indique Bernhard Simon.

Pour Dachser, Trash4Cash fait figure de projet modèle. « Je suis extrêmement fier des six fondateurs de l'entreprise », a déclaré Bernhard Simon lors de sa rencontre avec le groupe à Kempten. « Ils font vivre l'esprit d'entreprise qui a poussé mon grand-père à créer sa propre entreprise de transport, Dachser, en plein cœur de la crise économique de 1930. » Le mot d'ordre est toujours le même, aujourd'hui comme hier : « self-employment ». Cela vaut la peine pour les jeunes de Livingstone de créer une entreprise, de générer ainsi leur propre revenu, de créer d'autres emplois et de permettre à tous ceux qui ramassent et trient les déchets dans les quartiers de gagner un petit revenu supplémentaire. D'autres initiatives ont déjà vu le jour grâce à ce capital de départ. En parallèle, la situation en matière d'environnement et d'hygiène s'est améliorée. Il s'agit, selon Bernhard Simon, d'une responsabilité d'entreprise à l'image de celle de Dachser, qui est tournée vers la prospérité de l'entreprise, la valorisation des personnes et la création d'un avenir prometteur.

M. Schick



Bernhard Simon (g.) et Joshua Hofert (au centre) en discussion avec l'une des initiatrices de Trash4Cash



Créer de la valeur grâce au recyclage

Fercam et Dachser & Fercam Italia ont décidé de poursuivre ensemble la mise en œuvre d'une idée prometteuse incarnée par les Echo Labs. Depuis fin 2021, cette entreprise d'utilité publique conçue comme un laboratoire d'innovation sociale se consacre à l'économie circulaire à travers le recyclage des matériaux d'emballage utilisés dans le secteur de la logistique. À partir de palettes ou de caisses de transport mises au rebut, les « Echo Labs by Fercam & Dachser » construisent des meubles en bois pour l'intérieur et l'extérieur, des ruches, des hôtels à insectes, des bacs à plantes ou des articles de décoration, en collaboration avec des écoles, des institutions sociales ou des centres d'intégration professionnelle pour demandeurs d'asile. Cet engagement en faveur de l'intégration des réfugiés a récemment été récompensé par le Haut Commissariat des Nations unies pour les réfugiés (HCR).

Partnership built on trust and driven by fairness.

DACHSER Service Partner Initiative

Favoriser des relations à long terme avec nos partenaires de service est l'objectif principal de la DACHSER Service Partner Initiative.

Ensemble, nous nous unissons pour relever les défis du marché du transport et des conducteurs en coopérant d'égal à égal. Notre engagement s'étend à garantir une chaîne d'approvisionnement intégrée afin de maintenir des normes de qualité élevées pour tous les clients, malgré les mutations du secteur.

dachser.com



GERMAN AWARD FOR
SUPPLY CHAIN MANAGEMENT
2023