



7° 43' 34.066« O

51° 32' 9.096« N

## «Green Logistics»

Le défi de la durabilité dans  
la logistique

## GRATITUDE, RÉFLEXION, RESPONSABILITÉ

### TIRER LE MEILLEUR D'UNE ÉPOQUE PAS COMME LES AUTRES



Chers lecteurs,

Notre début d'année a été assombri par une très triste nouvelle. Notre cher collaborateur, collègue et ami Joachim Zeuch est décédé le 30 janvier 2021 des suites d'une grave maladie. Joachim avait rejoint Night Star Express il y a 17 ans quasiment jour pour jour. Son humanisme

et sa nature enjouée faisaient de lui quelqu'un de spécial qui avait le don d'inspirer et de galvaniser son entourage. En tant que responsable des ventes et de l'international, il n'a jamais cessé d'être un interlocuteur privilégié, engagé et compétent pour ses collaborateurs et pour nos clients. Nous sommes encore profondément sous le choc. Joachim laisse un grand vide derrière lui.

Nous lui devons en grande partie le succès de l'année passée. Malgré la pandémie, Night Star Express a su poursuivre sa croissance et augmenter le volume de ses expéditions de 2,6 %, pour atteindre 5,75 millions de colis. Même en cette période de crise, les clients nouveaux et existants, en particulier ceux des secteurs de l'automobile et de l'agriculture, continuent de faire confiance au service rendu par Night Star Express.

En temps de crise, tout fonctionne au ralenti – l'économie, la vie privée, tout est un peu plus compliqué et on n'avance pas aussi vite que d'habitude. Mais ces moments, où l'on est contraint de ralentir, peuvent être l'occasion idéale pour réfléchir. Les choses se passent-

elles comme on le souhaite ? Peut-on changer quelque chose pour aller de l'avant ?

Dans ce numéro, nous nous sommes donc penchés sur la question de la durabilité. Il y a là un grand défi pour notre branche d'activité dans son ensemble, qui se doit de devenir plus durable à tous les niveaux. Nos collègues de Night Star Express Hellmann BV montrent l'exemple en installant un système solaire sur le toit du centre logistique de s'Heerenberg. D'autres projets sont à suivre et feront l'objet d'une étude et d'une réflexion approfondies.

Et puisque nous nous trouvons actuellement toujours sous l'emprise de la pandémie, il me reste à vous souhaiter à tous de rester en bonne santé et de conserver votre persévérance. Bonne lecture !

Très cordialement

Matthias Hohmann

**Une voix familière s'est tue.**

**Une personne chère à nos cœurs est partie.**

**Il nous reste l'amour, la gratitude et le souvenir.**

Nous ne t'oublierons jamais ! Merci pour tout ce que tu as fait.

Toute l'équipe de Night Star Express



## MENTIONS LÉGALES

81e édition - n° 1/2021  
Tirage : 4 000 exemplaires  
Langues : allemand, anglais, néerlandais, italien, français

Éditeur :  
Night Star Express GmbH Logistik, Unna

Rédactrice en chef :  
Meike Stephan, centrale système, Unna  
(meike.stephan@night-star-express.de)  
Heinrich-Hertz-Straße 1, 59423 Unna  
Tél. : 02303 98688-0

Comité consultatif de rédaction :  
Kirsten Willenborg, Hellmann Worldwide Logistics  
Kristin Berendes, ZUFALL Logistics Group  
Benjamin Mäbe, Gertner Express GmbH  
Marcel Tüscher, Night Star Express Schweiz AG  
Josef Schöllhuber, G. Englmayer, Spedition GmbH, Österreich  
Robert Overgoor und Daniel Siemes, Night Star Express Hellmann B. V.

Pour joindre le comité de rédaction :  
contacter la rédactrice en chef

Conception graphique : Y-Design, Michael Franz  
(info@ydesign-online.de), Burchardtstraße 5  
63741 Aschaffenburg, www.ydesign-online.de  
Tél. : 06021 929783

Bouclage éditorial n° 2/2021 :  
29 mars 2021  
Date de parution du n° 2/2021 :  
Semaine 26 – juin 2021

Les citations dont les auteurs sont spécifiquement nommés ne reflètent pas nécessairement l'opinion de l'éditeur. Lorsqu'un courrier de lecteur est publié, la rédaction se réserve le droit d'en abréger le contenu en cas de manque de place. Tous commentaires, courriers ou critiques sont à adresser directement à Meike Stephan, Night Star Express GmbH Logistik, Unna (adresse voir ci-dessus).

## NIGHT STAR EXPRESS LANCE UN NOUVEAU FORMAT

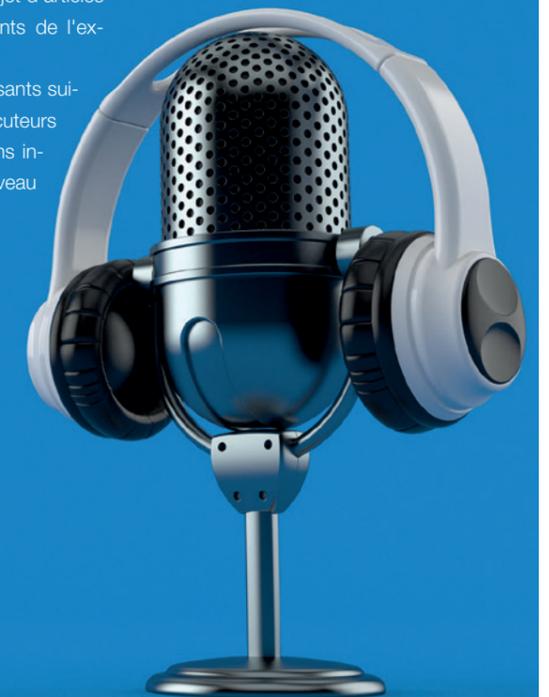
### LE PODCAST

En février, Night Star Express a lancé son premier podcast. À intervalles irréguliers tout au long de l'année, vous pourrez y écouter des interviews, des récits et des morceaux choisis sur le secteur des services express de nuit. Pour lancer la série, nous accueillons Jens Schoneboom, responsable informatique de Night Star Express, et Arnd Bernsmann du Fraunhofer Institute for Material Flow and Logistics IML. Meike Stephan, responsable marketing et communication chez Night Star Express, les a interviewés tous les deux au sujet du projet de recherche

«KoLibri». Ce projet a déjà fait l'objet d'articles parus dans les numéros précédents de l'express.

De nombreux autres sujets intéressants suivront, à partager avec des interlocuteurs passionnants ! Nous vous tiendrons informés de la sortie de chaque nouveau podcast sur nos réseaux sociaux.

Suivez le QR Code pour vous rendre au podcast :



## TINA PFEIFFER-DRESP QUITTE LA RÉDACTION

### QUAND IL EST TEMPS DE SE DIRE AU REVOIR



En janvier, nous avons pris congé de Tina Pfeiffer-Dresp de l'agence Transparent. Durant les 20 dernières années, Mme Pfeiffer-Dresp a accompagné Night Star Express en tant que membre de l'équipe de rédaction de l'express et intervenante au niveau de la planification et de l'accompagnement d'événements et des relations presse.

Nous souhaitons la remercier pour toutes ces années d'agréable collaboration.

Tina, bonne continuation et prenez soin de vous !

Matthias Hohmann et  
Tina Pfeiffer-Dresp

# UN PARTENARIAT SOLIDE

ZEPPELIN ET NIGHT STAR EXPRESS : DIX ANS DÉJÀ !



**La collaboration entre Zeppelin Baumaschinen GmbH et Night Star Express date déjà de plus de 10 ans. Une bonne occasion pour la célébrer, d'autant que les deux partenaires sont pleinement satisfaits !**

Tout le monde a déjà vu ce logo noir et jaune qui orne les engins de chantier peints en jaune de l'entreprise. Pelleteuses, chargeuses, camions-bennes – autant de véhicules que l'on rencontre presque quotidiennement sur les chantiers de construction. Sans eux, difficile de déplacer les quantités de terre nécessaires, si bien que lorsque l'un de ces engins essentiels tombe en panne, il faut pouvoir disposer rapidement de pièces de rechange, au risque de devoir stopper tout le chantier en cours.

L'histoire du groupe Zeppelin repose sur une longue tradition : sous sa forme actuelle, il a été fondé en 1950 par la Fondation Zeppelin sous le nom de «Metallwerk Friedrichshafen GmbH», succédant à la Luftschiffbau Zeppelin GmbH. C'est le comte Ferdinand von Zeppelin qui a insufflé au groupe ses valeurs entrepreneuriales. Il a cofondé le ballon dirigeable au début du XXe

siècle et représente tout un symbole d'innovation et de progrès.

Dans l'entrepôt central de pièces détachées de Cologne, Harald Bohler et ses 99 collègues œuvrent à ce que leurs clients reçoivent le plus rapidement possible les pièces détachées dont ils ont besoin. Zeppelin livre aux clients 98 % de toutes les pièces détachées Cat dans les 24 heures. Zeppelin propose son service express de nuit à ses clients, qui sont principalement dans le secteur B2B, mais pas uniquement à eux : les 600 techniciens de terrain de l'entreprise reçoivent également une grande partie des pièces de rechange dont ils ont besoin dès le matin avant de démarrer leur service : elles leur sont livrées par une camionnette Night Star Express qui les dépose directement dans leur véhicule.

«Nous avons démarré sur les chapeaux de roue», se souvient Harald Bohler. «Nos interlo-

uteurs chez Night Star Express nous ont bichonnés dès les premières semaines et étaient même disponibles pour nous pendant leurs congés. Depuis, nous avons construit un partenariat fiable et de longue date. J'ai dit un jour dans une ancienne interview : «L'express de nuit avec Night Star Express manque presque de relief. Nous sommes très contents et satisfaits de la fiabilité. Il n'y a absolument rien pour user nos nerfs !»

Thorsten Junk, interlocuteur de Zeppelin Baumaschinen GmbH chez Night Star Express, souligne tout particulièrement l'aspect authentiquement partenarial de la coopération : «Tous nos interlocuteurs jusqu'à présent se sont montrés amicaux, le contact est toujours personnel et le travail mutuel se déroule agréablement. Pour parler de l'année écoulée, nous sommes fiers d'avoir toujours été en mesure de fournir notre qualité de prestation habituelle et d'avoir pu résoudre ensemble les difficultés qui se sont présentées, ce malgré la pandémie de Corona et les récentes fortes chutes de neige qui ont touché la Rhénanie-du-Nord-Westphalie. Nous adressons un grand merci à toute l'équipe de Zeppelin

Baumaschinen GmbH pour ces dix années de collaboration ! Nous nous réjouissons déjà des prochaines années de succès mutuel».

## À PROPOS DE ZEPPELIN BAUMASCHINEN GMBH

Zeppelin Baumaschinen GmbH est la première entreprise européenne de vente et de service dans le secteur des machines de chantier. Depuis 1954, elle est le partenaire commercial et SAV pour l'Allemagne de la société Caterpillar Inc, le plus grand fabricant mondial d'engins de construction. Avec ses 1 747 collaborateurs et un chiffre d'affaires de 1,18 milliard d'euros

réalisé en 2019, Zeppelin Baumaschinen GmbH est la plus grande entreprise du groupe Zeppelin. Outre la commercialisation des machines de construction Caterpillar neuves et d'occasion, son portefeuille de produits comprend une prestation de services, déployés dans 35 succursales à l'échelle nationale, ainsi que le conseil et le financement des équipements. Le siège social et juridique de Zeppelin Baumaschinen GmbH est situé à Garching, près de Munich.

**POUR EN SAVOIR PLUS :**  
[WWW.ZEPPELIN-CAT.DE](http://WWW.ZEPPELIN-CAT.DE)





# LA DURABILITÉ

## DANS LA LOGISTIQUE

NIGHT STAR  
EXPRESS EST  
CONSCIENTE DE  
SES RESPONSABILITÉS

**La durabilité n'est pas un sujet nouveau dans le domaine de la logistique. De nombreuses approches ont été adoptées ces dernières années pour rendre l'univers du transport plus durable et plus respectueux de l'environnement. Des corrélations complexes démontrent que la solution unique n'existe pas.**

La communication faite autour du changement climatique, de la dégradation croissante de l'environnement et de l'épuisement des ressources naturelles contribue peu à peu à sensibiliser le public à l'importance de la protection de l'environnement et de l'habitat. De plus en plus de consommateurs se tournent vers des produits fabriqués et transportés de manière durable. Les entreprises sont mises au défi de concevoir des produits et des services de manière durable, et ceci vaut aussi pour la chaîne logistique.

Globalement, l'industrie progresse lentement sur la question de la durabilité. Les émissions de CO<sub>2</sub> continuent d'augmenter malgré les progrès technologiques. Le parc automobile continue de croître, alors même qu'il faudrait réduire considérablement le nombre de véhicules pour atteindre les objectifs climatiques convenus.

Le secteur de la logistique a un rôle particulier à jouer ici en Allemagne. Avec un volume total de 279 milliards d'euros et 3,25 millions d'employés (en 2019), le secteur de la logistique est la troisième plus grande activité économique après l'industrie automobile et le commerce.

Pendant la phase sensible de la pandémie, cette branche d'activité a fortement gagné en considération auprès du grand public. Les chaînes d'approvisionnement ont continué de fonctionner et tous les produits se trouvaient sur les rayons des supermarchés comme avant. L'essor du commerce en ligne et de la logistique dédiée aux vaccins contribue également à une meilleure prise de conscience du rôle essentiel de la logistique au quotidien.

Pourtant, la logistique est souvent perçue comme un facteur majoritairement responsable du changement climatique. Beaucoup considèrent le flot de camions sur les autoroutes comme des «pollueurs de l'air» et ne reconnaissent pas les efforts entrepris par le secteur pour réduire ou compenser les émissions de CO<sub>2</sub>.

Selon l'Agence fédérale de l'environnement, le secteur logistique était responsable de plus de 19 % des émissions de gaz à effet de serre en

Allemagne en 2018. Il consomme également de la surface et de l'énergie ainsi que des carburants consacrés aux moyens de transport. Le bruit, les particules fines, les oxydes d'azote et le CO<sub>2</sub> constituent les facteurs d'émissions.

Le secteur est conscient de ces enjeux : en 2018, une enquête menée par l'Association allemande de la logistique a interrogé 272 experts en logistique en Allemagne sur la pertinence de la durabilité pour leur entreprise. Environ 16 % des personnes interrogées l'ont jugée très importante, 41 % plutôt importante et 27 % moyennement importante. 5 % considèrent que la question est peu pertinente ou ne peuvent pas y répondre. 89 % des entrepreneurs interrogés ont déclaré être bien préparés au sujet de la durabilité.

Le développement d'objectifs politiques et économiques réalistes est considéré comme un facteur important. On attend des politiciens qu'ils créent des conditions de base compatibles avec la protection du climat tout en tenant compte des intérêts de tous les intervenants. Une gestion bien pensée de la mobilité alliée à des concepts de logistique intelligents contribue à ce que les objectifs de la politique environnementale soient atteints. Cela ne s'arrête pas simplement à la conversion des véhicules pour les faire fonctionner avec les carburants de substitution ou à des cours de conduite permettant de faire des économies de carburant. Avant tout, c'est l'efficacité économique, principe directeur de la «durabilité par l'efficacité des transports», qui contribue à la protection de l'environnement : une bonne planification et une bonne mise en œuvre permettent d'économiser des ressources précieuses.

Night Star Express profite d'un grand avantage en raison de ses livraisons de nuit. Les embouteillages ne posent pas de problème et on n'est pas soumis aux restrictions de lieux et d'horaires de livraison. La flexibilité des points de livraison, grâce à la livraison en dépôt sans remise en mains propre permet de gagner du temps, ce qui induit une réduction maximale des émissions. Les itinéraires sont

constamment vérifiés et le cas échéant, optimisés.

Autre point important à signaler : la présence d'un réseau de transport intelligent. Les trajets inutiles à vide sont évités grâce à la mise en réseau de plusieurs plateformes de stockage à travers l'Europe. L'optimisation de la planification des itinéraires accroissant l'efficacité des transports contribue également à éviter le trafic superflu.

Matthias Hohmann, directeur général de Night Star Express, explique : «Nous sommes conscients de notre responsabilité et intégrons notre principe directeur écologique dans chacune de nos activités commerciales. En particulier, la planification intelligente des itinéraires et des réseaux est essentielle à cet égard. Mais aussi d'autres outils, comme les caisses de transport réutilisables que nous proposons à nos clients, ou les formations à la conduite pour nos chauffeurs. Notre gestion environnementale est documentée et développée selon les normes les plus récentes grâce à la certification régulière suivant la norme DIN ISO 14001, que nous avons reçue en 2010 en tant que premier prestataire de services express de nuit en Allemagne. Instaurer une logistique véritablement durable constitue un énorme défi et il est difficile d'y parvenir à court terme. Nous avons entamé la démarche et nous nous employons activement à créer une logistique qui améliore significativement son impact sur l'environnement et sur l'intérêt collectif».



# LIVRER SANS CLÉ DANS LE VÉHICULE : C'EST DÉSORMAIS POSSIBLE

NOUVEAU SERVICE POUR NOS CLIENTS

Depuis le début de l'année, Night Star Express met à la disposition de ses clients un nouveau service sous la forme de la «flinkey Box», fournie par l'équipementier automobile WITTE Automotive GmbH, qui a pour but de faciliter les livraisons, notamment dans les véhicules des techniciens.

La clé du véhicule est insérée dans la boîte, que l'on place ensuite dans le véhicule. Cette boîte permet de déverrouiller puis de re-verrouiller le véhicule via une application sur Smartphone. Les chauffeurs de Night Star Express n'ont

donc plus besoin de clé physique pour déposer les colis et peuvent ouvrir le véhicule de façon numérique.

L'installation simple et rapide ne requiert aucun outil et le véhicule peut être réutilisé immédiatement. Grâce à l'utilisation de la technologie Bluetooth, le déverrouillage et re-verrouillage fonctionnent également dans les parkings souterrains. La sécurité est garantie par une clé numérique régulièrement renouvelée. En outre, la boîte utilise une procédure d'identification dé-fi-réponse pour autoriser l'accès.

La flinkey Box est compatible avec la plupart des modèles de véhicules courants – le verrouillage centralisé et le fait que la clé originale soit en parfait état de fonctionnement font partie des prérequis pour l'utiliser. Sur le site internet de flinkey, on trouve la liste précise des véhicules pour lesquels le système est actuellement adapté.



## POINT RELAI COLIS SUR LE SITE DE LA CENTRALE SYSTÈME

NIGHT STAR EXPRESS REPREND LE TERMINAL  
INTELLIGENT DE LA SOCIÉTÉ KERN GMBH

Le terminal, installé devant le bâtiment du Fraunhofer Institute for Material Flow and Logistics IML à Dortmund dans le cadre du projet «KoLibRi», a déménagé et va remplacer le point relai analogique utilisé auparavant sur le site de Night Star Express. Il est envisagé qu'il serve à l'avenir de point relai colis à l'usage libre de toutes les entreprises et tous les particuliers intéressés d'Unna.

Le terminal colis de la société Kern GmbH est un système de consigne de colis et de marchandises contrôlé par un logiciel intelligent et connecté à internet. Il permet le transfert sécurisé de marchandises même si l'expéditeur et le destinataire ne se rencontrent pas physiquement. Au cours du projet, il a servi de «terminal de rendez-vous» pour l'échange de colis entre les fournisseurs de pièces détachées et les techniciens. Les livreurs peuvent ouvrir le terminal grâce au code apposé sur les colis, déposer les colis et les destinataires reçoivent le code d'ouverture par SMS, e-mail ou message push. Lors du retrait, l'expéditeur est automatiquement informé.

Le projet «KoLibRi» étant achevé, Night Star Express a pris en charge le terminal et l'a installé sur le site de l'entreprise. Jörg Witteborn, chef de projet chez Night Star Express, explique : «Dans un premier temps, nous utiliserons le terminal pour approfondir sur place les connaissances acquises dans le cadre du projet». Le nouveau terminal doit remplacer le point relai utilisé précédemment. «Jusqu'à présent, nous utilisons un dépôt de marchandises sécurisé par un code numérique pour l'envoi de nos colis en interne. Le terminal intelligent représente une alternative plus moderne et facile à utiliser».

À l'avenir, il est envisageable qu'il puisse créer une valeur ajoutée pour les habitants et les entreprises implantées sur Unna. Night Star Express ne serait alors pas la seule entité à profiter du terminal. Matthias Hohmann, directeur général de Night Star Express, apprécie cette idée de pouvoir rendre service aux hommes d'affaires, aux habitants et aux entreprises de la zone industrielle d'Unna Ost : «Le terminal sera positionné de telle sorte qu'il puisse être accessible même lorsque les portes de la cen-

trale système seront fermées le soir. Lorsque le terminal sera prêt à fonctionner, il pourra certainement devenir un point de transfert intéressant pour beaucoup de gens à Unna. Nous pourrions proposer aux commerçants d'y déposer des marchandises à l'attention de leurs clients, quant aux services de livraison, ils pourraient l'utiliser lorsque le destinataire est absent de son domicile ou quand ils se présentent après la fermeture d'une entreprise». Jörg Witteborn ajoute : «Cela nous permettrait dans une certaine mesure d'apporter à notre

propre région le service que nous offrons à l'échelle nationale. Pourquoi devrions-nous rester les seuls à utiliser ce grand terminal sans le partager avec d'autres ?» À l'heure où nous imprimons ce magazine, nous ne sommes pas encore en mesure de savoir si son utilisation publique sera effectivement mise en œuvre et si oui, quand. Nous ne manquerons pas de revenir dans un prochain numéro de l'express sur la mise en service du terminal et sur son utilisation future.



# LE BREXIT ET SES CONSÉQUENCES

## L'EXPRESS DE NUIT SERA-T-IL AUSSI IMPACTÉ ?

**Le Brexit est entré en vigueur en début d'année et l'accord commercial conclu avec l'UE le 24 décembre 2020 définit différentes règles qui s'appliquent désormais à l'importation et à l'exportation des marchandises à destination et en provenance du Royaume-Uni. Que signifient-elles pour les clients de Night Star Express ?**

En raison de la décision des Britanniques de quitter l'UE, des changements sont intervenus dans le domaine des douanes et des transports avec l'entrée en vigueur du Brexit au 1er janvier 2021. Le Royaume-Uni ne fait désormais plus partie du marché unique et de l'union douanière. Un certain manque de clarté a déjà été largement relayé par les médias. Avant Noël, des camions garés en enfilade étaient bloqués à la frontière.

### EN RÉSUMÉ, VOICI LES INFORMATIONS PRINCIPALES À RETENIR :

Aucun droit de douane n'est dû entre l'UE et le Royaume-Uni pour les marchandises provenant de l'un ou de l'autre côté. Mais cela ne veut pas dire que le dédouanement administratif va disparaître. Même si l'accord commercial stipule que les droits de douane ne sont pas applicables d'une manière générale, les déclarations en douane, y compris les factures commerciales, doivent toujours être présentées et les taxes sur les ventes à l'importation seront appliquées.

Beaucoup de partenaires commerciaux et de sociétés de transport ignorent que les marchandises circulant entre l'UE et le Royaume-Uni ne sont exonérées de droits de douane que si elles sont d'origine européenne ou britannique. Ceci doit être justifié par ce qu'on appelle des certificats d'origine préférentielle.

Des règles particulières s'appliquent si les biens ne sont pas fabriqués en totalité dans un pays signataire de l'accord mais sont assemblés à partir de pièces détachées fabriquées dans différents pays, par exemple en Chine. Dans ce cas, l'origine préférentielle de l'UE ne peut être certifiée et le traitement tarifaire préférentiel ne s'applique pas.

Le Royaume-Uni ayant conclu son propre accord avec la Suisse, les marchandises d'origine préférentielle suisse ne peuvent être livrées en franchise de douane au Royaume-Uni que si elles y sont transportées directement depuis la Suisse sans avoir été préalablement mises en libre pratique dans l'UE.

Les envois à destination de l'Irlande transitent par le Royaume-Uni, c'est pourquoi une facture commerciale sera également exigée.

Ces informations reflètent l'état actuel des choses. Des modifications restent possibles car des mises à jour régulières sont attendues de la part des autorités britanniques.

Sarra Horchani, chargée de l'international chez Night Star Express, conseille à nos clients : « Nous déclarons dans les règles tous les envois à destination du Royaume-Uni ou de l'Irlande. Si vous avez des questions en amont, n'hésitez pas à contacter votre interlocuteur Night Star Express dans la filiale qui vous concerne, il ou elle se fera un plaisir de vous renseigner et de vous assister. »

## NOTRE PARTENAIRE AUTRICHIEN G. ENGLMAYER SPEDITION LA BUREAUCRATIE DU BREXIT : UN DÉFI

Depuis le début de l'année, l'équipe chargée des transports vers l'Angleterre et le service des douanes du groupe G. Englmayer doivent eux aussi relever les défis du trafic de marchandises à destination et en provenance de l'Angleterre.

En amont, ils ont établi une check-list pour aider les clients, étape par étape, à répondre aux impératifs principaux, le plus simplement possible. Cette liste leur indique tous les documents et informations nécessaires qu'ils doivent présenter, et résume les points majeurs de l'accord négocié entre l'UE et le Royaume-Uni.

Josef Schöllhuber, responsable des ventes et du réseau de partenaires express chez G. Englmayer, partenaire de Night Star Express, explique : « La tension ressentie dans ce domaine et dans le transport est extrême. Les partenaires britanniques et leurs agents en douane travaillent pratiquement 24 heures sur 24, mais le traitement des demandes ne suit absolument pas : informations incorrectes ou manquantes, documents mal délivrés et bien d'autres choses encore. Bref, tout cela ne facilite pas le travail.

Il en résulte que du côté britannique, les agents sont dépassés et de ce fait, on rencontre un manque total de réactivité dans le flux d'informations en réponse aux questions posées.

Les solutions innovantes permettant de faciliter le travail, comme par exemple le « Customs-EDI », spécialement programmé et mis en place au début entre G. Englmayer et son partenaire britannique, ne sont actuellement que modérément efficaces en raison des papiers encore très souvent mal remplis par les clients.

Le défi est vraiment de taille, pour les clients comme pour les transporteurs, une amélioration prochaine n'est sans doute pas réaliste, mais comme le dit le proverbe : l'espoir fait vivre !





# TRANSFORMATION DU SITE DE UNNA : POUR AMÉLIORER LES PROCESSUS DES NOUVEAUX BUREAUX ET DES RAMPES DE CHARGEMENT OPTIMISÉES

Pour faire face à la croissance constante du volume d'entrées et de sorties de marchandises, le bâtiment du site Night Star Express de Unna, à la Otto-Hahn-Straße, a fait l'objet de travaux de restructuration à l'automne 2020. L'augmentation constante du nombre d'expéditions a mis en évidence le fait que le hall actuel de Unna n'était plus exploitable de manière optimale. La superficie du terrain ne permettant pas d'agrandir le hall, d'autres concepts ont dû être développés et les exigences particulières ont été idéalement prises en compte.

Un réaménagement intérieur a permis de créer des bureaux supplémentaires, contribuant ainsi à améliorer les conditions de travail des employés sur place. Mais les transformations effectuées présentent également de grands avantages pour les collaborateurs chargés de l'ordonnement des commandes, de la réception et de l'expédition des marchandises. Sebastian Ehrentraut, directeur de l'usine, détaille les travaux d'extension du hall : «Les travaux ont commencé à l'automne. Nous avons fait installer dix nouvelles portes sectionnelles dans notre hall. En outre, une rampe extérieure a été avancée avec un remblai devant pour ser-

vir d'accès, afin que les camionnettes puissent s'y amarrer en marche arrière et être chargées quasiment au niveau du sol.

C'est idéal pour les chauffeurs des camionnettes, qui peuvent désormais charger leur véhicule plus facilement. Ainsi, les opérations de chargement et de déchargement sont non seulement plus ergonomiques, mais aussi plus rapides.

Les onze véhicules qui devaient auparavant se garer à l'intérieur du hall peuvent désormais

accéder aux rampes depuis l'extérieur. Sebastian Ehrentraut est satisfait : «En incluant la rampe, cela nous apporte environ 325 m<sup>2</sup> de surface de manutention en plus. En outre, nous pouvons maintenant aussi utiliser notre système de convoyeur mobile à l'entrée, ce qui rend la procédure de manutention nettement plus structurée et plus silencieuse, et permet une heure de départ plus précoce, que ce soit à la sortie ou à l'entrée.»



Cela fait 10 ans maintenant qu'IN-X AG – c'était son nom d'alors – a rejoint le réseau Night Star Express et depuis, la société participe à son succès international. L'équipe suisse complète idéalement la structure de Night Star Express. Le 7 octobre 2010, Giovanni Iorio a fait immatriculer au registre du commerce sa nouvelle société, qu'il a dénommée IN-X AG Innight Express, basée à Zoug, et a ainsi commencé ses activités en janvier 2011.



Matthias Hohmann, directeur général de Night Star Express, et Giovanni Iorio lors de la signature du contrat.

Au départ, sans rattachement à un réseau international, l'entreprise a développé son modèle commercial de livraisons de nuit sur le territoire national avec ses propres lignes en direction des expéditeurs étrangers. Cependant, son souhait de se développer à l'international au niveau des exportations est rapidement apparu comme une évidence. C'est ainsi qu'en 2012, IN-X est venu se rattacher au réseau Night Star Express. Par la suite, en 2012, la société a été rebaptisée, et s'appelle désormais Night Star Express Schweiz AG.

En 2015, l'équipe de direction a été élargie pour intégrer Marcel Tüscher, qui était responsable de la gestion opérationnelle. En 2020, Beat Dahinden

a repris ses fonctions de responsable opérationnel pour l'ensemble du réseau en Suisse.

En 2017, l'entreprise naissante de 2010 a atteint sa taille «adulte» après avoir suivi une courbe d'évolution fulgurante. Aujourd'hui, elle est également devenue le leader qualité du marché pour ce qui concerne la fourniture de pièces de rechange industrielles dans les secteurs de l'automobile, de la moto et de la technologie agricole. Le volume des expéditions a également considérablement augmenté pour atteindre jusqu'à 10 000 colis.

En matière de déploiement géographique, Night Star Express Schweiz AG est en mesure de répondre à toutes les demandes depuis 2010, puisque chaque mètre carré du territoire national routier est couvert par le prestataire de services express de nuit, pour une livraison jusqu'à 7 heures du matin.

Le point névralgique de l'entreprise se situe à Wolfwil, centre de traitement principal, qui dispose d'une superficie totale d'environ 4 500 m<sup>2</sup> (chiffres 2020), soit presque le double de sa superficie d'origine en 2010. Grâce à un schéma de chargement et de déchargement en forme d'étoile, à un maximum de deux chargements, à cinq contrôles et à un traitement électronique en continu, Night Star Express Schweiz atteint un taux de qualité de plus de 99 %, toutes éventualités confondues.

L'ensemble de la saisie des commandes, du traitement et de l'ordonnement des envois est effectué via le logiciel 1st Logs, en service depuis 2016. Le traitement par l'équipe de Night Star Express Schweiz, bien rodée depuis maintenant des années, s'effectue de manière totalement autonome, que ce soit d'un point de vue électronique ou physique.

Depuis 2010, la procédure de dédouanement des lignes internationales entrantes, chargées de pièces détachées pour voitures, motos ou machines agricoles issues de toute l'Europe, s'effectue également à Wolfwil. La connexion électronique directe avec la douane et le statut d'expéditeur et de destinataire agréé facilitent le traitement automatisé et la gestion des envois axée sur les processus.

Depuis 10 ans, le site s'adapte en permanence aux progrès techniques les plus récents. Night Star Express Schweiz AG travaille déjà avec l'intelligence artificielle (IA) pour la planification des horaires, l'établissement des itinéraires et la planification stratégique des itinéraires. Depuis trois ans, les données sont collectées et mises en mémoire pour compléter l'algorithme d'auto-apprentissage. De même, le traitement de tous les événements relatifs aux colis est consultable de manière électronique. De cette façon, l'expéditeur peut prendre connaissance en temps réel de la localisation et du traitement de son colis, au même titre que l'opérateur qui en est chargé, grâce au suivi «track and trace». Dix ans de service dédié à la clientèle, de croissance, de progrès technique et de qualité scrupuleuse – cela valait bien un gâteau. Et c'est cette petite note sucrée que nous avons choisi pour symboliser notre gratitude et notre reconnaissance, sous la forme d'un gâteau d'anniversaire Night Star Express Schweiz que nous avons envoyé à tous nos clients.

Sur ce : bon appétit et aux dix années à venir !



# ÉNERGIE SOLAIRE

UNE FAIBLE  
EMPREINTE CO<sub>2</sub>  
GRÂCE AU SOLEIL

En janvier, Night Star Express Hellmann BV a installé des panneaux solaires sur le toit de son centre logistique de 's-Heerenberg, aux Pays-Bas. Concrètement, ce sont précisément 676 panneaux solaires que la société Kremer BV a installés sur le toit de Night Star Express Hellmann BV à 's-Heerenberg au début du mois de janvier.

Patrick Löwenthal, Chief Executive Officer (CEO) de Night Star Express Hellmann B.V., s'exprime au sujet de la mise en place de la technologie solaire durable : «Lorsque nous avons agrandi notre bâtiment en 2019, nous avons déjà remplacé l'éclairage existant dans nos bureaux et sur notre plateforme de crossdock par un éclairage LED. En investissant dans ces panneaux solaires, qui devraient fournir 236 412 kWh par an, nous pouvons non seulement atteindre un statut de neutralité énergétique, mais aussi réinjecter notre énergie solaire excédentaire dans le réseau, à destination des autres utilisateurs».

Les modules photovoltaïques utilisés ici sont des panneaux solaires noirs de la société Longin Solar. Deux onduleurs Huawei sont utilisés pour la conversion en électricité, et génèrent un rendement élevé de 98,5 %. Comme les capteurs solaires ont été montés sur un toit pliant, il a fallu utiliser une construction horizontale spéciale.

Matthias Hohmann, directeur général de Night Star Express souligne : «Dans notre secteur, il n'est pas facile de développer des projets durables et respectueux de l'environnement. L'installation de panneaux solaires est une étape cohérente dans la bonne direction. Déjà en 2019, lors de la rénovation et de l'extension du centre logistique, Night Star Express Hellmann B.V. a été attentif à l'utilisation de matériaux neutres en CO2 et à la réduction de la consommation d'électricité».

Une gestion durable et responsable est importante, comme l'explique Patrick Löwenthal : «Dans chaque projet de construction, mais aussi pour toute nouvelle acquisition de moindre envergure, nous accordons systématiquement toute notre attention à leur durabilité et à la protection de l'environnement. Il nous importe énormément de faire changer les choses à long terme, de rendre notre monde meilleur et de contribuer autant que possible à stopper le changement climatique, la pollution et le gaspillage des ressources».



Patrick Löwenthal, CEO de Night Star Express Hellmann BV (à droite sur la photo) et Richard Kremer, CEO de la société Kremer BV

