



DÉCOUVRIR

PARTAGER-COMPRENDRE

APPROFONDIR

ACHETER

MARITIME

Approvisionnement en lait de l'usine de Synutra France à Carhaix. De la réception des matières premières jusqu'à la livraison des produits finis en Chine, tous les maillons font l'objet d'une traçabilité qui doit être sans faille.

Synutra

## Du pâturage breton aux biberons chinois

© Synutra France

En Chine, Synutra est connu pour la qualité et la fraîcheur de ses aliments nutritionnels maternels et infantiles. À Carhaix en Bretagne, l'entreprise fabrique une partie de sa production et a conçu une logistique originale, dont les flux multimodaux, maritimes en particulier, sont pilotés par DDS Shipper.

duction maximale de 100 000 tonnes par an. Aujourd'hui, nous sommes à 60 % de cette capacité », précise Jérémy Le Pors, directeur logistique. Approvisionné localement en lait et sérum dans le cadre d'un partenariat conclu avec Sodiaal, Synutra France exporte 70 % de sa fabrication vers la Chine; le solde est revendu à des traders sur des marchés mondiaux qui pilotent leur logistique depuis l'usine. « De la réception des matières premières jusqu'à la livraison des produits finis en Chine, tous les maillons font l'objet d'une traçabilité sans faille, ainsi que de tests et d'analyses pour garantir la qualité sanitaire de notre supply-chain. »

**A**vec le temps, l'herbe devient lait. Ce proverbe chinois a sans doute inspiré la création de Synutra France en 2012. Filiale de la société chinoise Synutra International (groupe Shengyuan), elle exploite la plus grande usine de poudre de lait en France, à Carhaix, un investissement de 200 M€! « Depuis sa mise en service en janvier 2016, elle atteint progressivement sa capacité de pro-

### Flux import

En sus des matières premières d'origine bretonne, certains micro-ingrédients thermosensibles, indispensables à la production de la poudre de lait, et les emballages destinés



aux produits finis sont importés de Chine. « Pour moitié, ces marchandises conditionnées en colis, palettes et conteneurs empruntent le rail via Duisbourg en Allemagne. L'autre moitié se ventile entre l'aérien (30 %) via Roissy-Charles-de-Gaulle et le maritime via le port de Brest. Jusqu'à Duisbourg, Roissy et Brest, les transports sont pilotés par notre maison mère, puis Synutra France gère les post-acheminements routiers vers Carhaix, confiés à des commissionnaires et transporteurs, dont Fauveder et sa filiale routière Hinterland. » Selon le mode utilisé, les transit times porte-à-porte de ces importations sont de 10 jours par avion, 30 par train et une quarantaine par mer. Après transbordement à Rotterdam, les flux maritimes sont repris par feeder, opéré par la compagnie BG Freight desservant Brest une fois par semaine.

### Trois conditionnements

Après un process de production automatisé, la poudre de lait est ensachée dans des big bags de 800 à 900 kg ou en sacs de 25 kg, « 40 % de la production exportée vers la Chine part en big bags et 20 % en sacs de 25 kg. » Le solde de la poudre est conditionné dans des boîtes de 900 g puis palettisé. « 40 % de nos exportations vers la Chine sont conditionnées en boîtes. Entre la réception du lait et la fabrication de la poudre, il ne s'écoule que 2 jours, suivis d'un délai de 7 jours pour analyses. Dans le cas du conditionnement en boîtes, nous avons de nouveau un délai de 7 jours pour analyses. » En sortie de chaîne d'emballage, les produits finis sont repris par des AGV vers la zone de stockage, équipée d'un transstockeur d'une capacité de

## Au départ du Havre et de Saint-Étienne

En plus de l'installation de Carhaix, appelée à recevoir sous 3 ans une nouvelle usine, pour la fabrication de briquettes de 20 cl de lait infantile, qui viendra grossir ses expéditions de conteneurs vers la Chine, Synutra France pilote d'autres flux maritimes au départ de France. Dans le cadre d'un contrat de 10 ans avec les Maîtres laitiers du Cotentin, l'entreprise expédie quotidiennement vers la Chine une quinzaine de conteneurs dry et reefer de briquettes de lait, au départ de Méautis via Le Havre.

Un autre contrat conclu avec Candia et son usine de la Talaudière, près de Saint-Étienne, devrait démarrer sous peu. Sa logistique est en cours de définition.

8700 palettes. « L'automatisation des fonctions logistiques du site a été réalisée par Egemin Automation. »

### Achat du maritime en direct

Après un stockage d'une quinzaine de jours, les produits finis sont empotés et prêts à être exportés vers la Chine. 100 % des conteneurs transitent par le port de Brest, distant de 90 km environ. « Mis à disposition par les compagnies maritimes, les conteneurs 40' dry et reefer utilisés sont de qualité alimentaire et plombés dès la sortie de l'usine », insiste Jérémy Le Pors. Chaque jour, 10 à 15 conteneurs 40' quittent ainsi Carhaix. « Dans une phase de montée en puissance, 2000 conteneurs ont été exportés l'an passé et 3500 sont prévus cette année. Par sa proximité et son service, Brest est très compétitif par rapport à d'autres ports qui supposeraient des trajets routiers plus longs. » Quant au rail, « compte tenu de l'importance de nos volumes et l'utilisation de reefer pour 20 % de nos envois », il a du mal à se positionner aujourd'hui. Pour ces flux export, Synutra France gère en direct l'achat des pré-acheminements routiers jusqu'à Brest et le transport maritime vers Qingdao. « L'achat en direct auprès des com-

panies maritimes est stratégique au regard des caractéristiques et de l'importance de nos envois. Leur montée en puissance suppose un accompagnement et un partenariat avec nos transporteurs maritimes. » Sur ce principe, Synutra France a retenu Maersk Line et CMA CGM sur la base de contrats, et des taux de fret annuels. « Ces deux compagnies ont démontré leur fiabilité lors du booking crunch il y a un an. » Comme à l'import, à Brest, BG Freight achemine les conteneurs jusqu'à Rotterdam pour le compte de CMA CGM et Maersk, avant qu'ils ne soient transbordés sur leurs navires mères jusqu'à Qingdao.

### Le choix d'un TMS ouvert

À Carhaix, la gestion quotidienne de l'usine s'appuie sur les solutions informatiques SPX et SAP, interfacées au système d'information de Sodial et au WMS/WCS d'Egemin Automation. Pour le pilotage de ses transports, Synutra a retenu DDS Shipper édité par DDS Logistics. « Multimodal, cet outil est interfacé à notre ERP, et à Intra qui consolide les échanges de données et la traçabilité avec l'ensemble des transporteurs maritimes. Cette passerelle avec Intra évite de multiplier les liens avec chaque compagnie et limite les ressaisies. Depuis fin 2017, notre TMS est également interfacé au logiciel douanier Conex. » Pour améliorer les instructions compagnies et automatiser la déclaration du poids des conteneurs (VGM), de nouvelles fonctionnalités sont en cours de développement dans DDS Shipper. ■



© Synutra France

« Chaque jour, 10 à 15 conteneurs 40' quittent Carhaix. Dans une phase de montée en puissance, 2000 conteneurs ont été exportés l'an passé et 3500 sont prévus cette année. Par sa proximité et son service, Brest est très compétitif par rapport à d'autres ports qui supposeraient des trajets routiers plus longs. »

Jérémy Le Pors, directeur logistique, Synutra France.

Érick Demangeon