

L'entrepreneur pas spécialement amateur des machines sophistiquées



ENTRETIENS EN INTERNE – Pas toujours évident de suivre l'évolution technologique. Il est alors préférable de réduire le nombre de marques dans son parc.

Tout bon entrepreneur possède bien un ou deux engins de chantier. Si l'entreprise prend de l'ampleur et veut se positionner sur de plus grands marchés, elle devra quoiqu'il arrive investir dans une flotte plus importante. Ces petits bijoux constituent un sacré capital pour l'entreprise. Comment gère-t-elle son parc de machines ? Quels critères faut-il prendre en compte lors de l'achat ? Quand faut-il penser à les revendre ? Nous l'avons demandé à l'entreprise affiliée Jérouville de Libramont, spécialisée en travaux ferroviaires et de voirie.

L'évolution technologique des machines est frappante ces dernières années. Hausse de la productivité, cabine plus confortable et mieux insonorisée, ... Cette modernisation, parfois imposée par des normes plus strictes, s'accompagne bien souvent aussi d'une hausse des prix comme ont pu le constater les heureux propriétaires de machines dotées des moteurs de dernière génération moins polluants. L'entrepreneur est-il demandeur d'une telle évolution ? Nous avons rencontré Stéphane Lemaire, responsable de la flotte de machines et du matériel roulant chez Jérouville.

Stéphane Lemaire (LMLux) : « Je ne suis, à vrai dire, plus vraiment employé par Jérouville puisque depuis 2008, nous avons créé LMLux, une société de location de machines basée à Bohey, au Grand-Duché du Luxembourg. Nous achetons certaines machines bien spécifiques, comme une bourreuse pour voies ferrées, que nous louons ensuite à Jérouville. C'est une question d'amortissement des machines. Nous gérons également le parc complet de Jérouville. »

LA CRISE A-T-ELLE EU UN IMPACT SUR LES INVESTISSEMENTS DE JÉROUVILLE ?

Stéphane Lemaire : « Nous n'avons pas vraiment adapté notre politique d'investissements, tout bonnement parce que nous n'avons pas ressenti la crise. Nous sommes en grande partie actifs sur le marché ferroviaire qui a connu une belle dynamique ces

« Mieux vaut une machine plus basique, que nous pouvons réparer nous-mêmes »

trois dernières années. La crise a d'ailleurs offert quelques opportunités sur le marché des machines en raison de la vente de stocks à l'étranger. C'est ainsi qu'on est parvenu à acquérir quelques engins de chantier à l'importation, qui n'avaient pas plus d'un an, 30 à 40% moins chers que les prix habituels. »

COMMENT GÉREZ-VOUS VOTRE PARC DE MACHINES ?

Stéphane Lemaire : « Vu nos activités ferroviaires, notre parc qui se compose de 60 pelles hydrauliques compte également des machines spécifiques pour les travaux Infrabel. Nous disposons, par exemple, d'une vingtaine de machines rail-route ainsi que d'une brouseuse de voies ferrées et une multitude de machines compactes et leurs accessoires. En règle générale, nous les gardons jusqu'à ce qu'elles aient 11.000 heures au compteur, soit 8 à 10 ans. Tous les entretiens et réparations sont aussi réalisés en interne. Un titulaire est désigné pour chaque nouvelle machine qui rentre. L'opérateur en prendra ainsi bien plus soin et nous fera également remonter bien plus facilement toutes informations concernant d'éventuelles anomalies sur celle-ci. Un monde de différence par rapport aux machines qui sont transférées d'un chantier à l'autre. Car lorsque celles-ci sont à l'entretien, elles y restent le plus souvent une bonne journée, voir plus, au lieu de 2 ou 3 heures. »

« Avec la catastrophe au Japon, certains fournisseurs ne pouvaient plus garantir des délais raisonnables »



TRAVAUX FERROVIAIRES – N'est pas opérateur qui veut sur les chantiers d'Infrabel. Des examens doivent être passés pour décrocher son permis rail-route.

nous pouvons réparer nous-mêmes, que la toute dernière merveille hyper sophistiquée.»



STÉPHANE LEMAIRE ET NATACHA JÉROUVILLE – « On parle d'une augmentation de 5% voir plus sur certains engins équipés des dernières normes anti-pollution. »

C'EST POUTANT L'ÉVOLUTION...

Stéphane Lemaire : « Effectivement, ce qui nous pousse à terme à privilégier au maximum deux à trois marques et plus sept ou huit comme aujourd'hui. Nos mécaniciens pourront ainsi se spécialiser et suivre l'évolution technique des gammes de ces trois marques. »

JUSTEMENT, COMMENT CHOISISSEZ-VOUS VOS MACHINES ?

Stéphane Lemaire : « Plusieurs éléments entrent en considération. Généralement, on teste chaque machine pendant deux jours en conditions réelles de chantier. L'opérateur donne son avis, c'est primordial. Ensuite, selon ses préférences, nous tenons compte aussi du prix, des garanties,

LES MACHINES SONT DE PLUS EN PLUS SOPHISTIQUÉES, COMMENT PARVEZ-VOUS À EFFECTUER LES ENTRETIENS EN INTERNE ?

Stéphane Lemaire : « Jérouvelle dispose de six mécaniciens disponibles 24h sur 24, ainsi que trois ateliers : pour le matériel roulant, le petit matériel et pour le génie civil. Vu l'ampleur de notre flotte et nos plages horaires, on ne peut pas se permettre de laisser effectuer les entretiens par nos fournisseurs. On répare près de 95% des pannes, le plus souvent directement sur le chantier. Les machines ont fortement évolué ces dix dernières années. Des progrès considérables ont été réalisés en matière d'insonorisation des cabines et d'ergonomie des commandes. Un plus indéniable ! Elles sont aussi devenues plus fiables. Les casses moteurs sont plutôt rares. Les pannes touchent aujourd'hui essentiellement l'hydraulique ou l'électronique. C'est bien simple, en tant qu'entrepreneur, nous préférons de loin une machine plus basique, que

des délais de livraison. Avec la catastrophe au Japon, certains fournisseurs ne pouvaient plus garantir des délais raisonnables de livraison. C'est un peu comme il y a quelques années avec la pénurie de pneus. C'est un élément important, surtout pour les pièces de rechange car nous ne stockons pratiquement rien. Nous tenons également compte de la valeur résiduelle de la machine. Comme pour les voitures, toutes les marques ne se valent pas sur le marché des occasions. »



www.jerouvelle.be