



Des nouvelles structures pour faire évoluer le Chaptrack

L'an passé, nous avons quitté Eliatis alors que le constructeur fêtait son quart de siècle, avec des projets d'avenir plein les soutes (voir jMF n°195). Depuis, certains d'entre eux se sont concrétisés, avec au premier chef l'emménagement dans de nouveaux locaux beaucoup plus spacieux et fonctionnels. Un changement radical qui va permettre au constructeur d'opérer une réorganisation en vue d'effectuer une transition douce d'une production artisanale à la mise en place de processus industriels.

UN DÉMÉNAGEMENT DEVENU NÉCESSITÉ

Quitter les locaux de Moirans, et ses 750 m² devenus beaucoup trop exigus, c'était devenu pour Jean-Luc Perrin une nécessité presque impérieuse. En effet, après y avoir passé la barre des presque 200 machines produites, le berceau du succès du fameux automoteur Chaptrack ne correspondait plus au rythme de production actuel, même au prix d'une rationalisation de l'organisation très poussée. À l'été 2019, alors que Jean-Luc était à la recherche d'un terrain pour faire construire de nouveaux locaux, tout s'est précipité. La communauté de Communes du pays voironnais l'a en effet informé au sujet d'un bâtiment proposé à la vente depuis à peine quatre jours. Il s'agissait d'une usine de la société Daver, du groupe Agc, acteur important dans la transformation du verre, un des principaux concurrents de Saint-Gobain. Étonnant hasard des choses, c'est dans cette structure que Jean-Luc avait fait son premier stage de découverte en entreprise à 16 ans. Il ne se souvenait cependant pas vraiment de la nature des locaux et demanda donc à pouvoir les visiter rapidement. Tout s'est enchaîné alors très vite : « Début juin 2019,

nous avons appelé le vendredi, visité le lundi et fait une proposition le lendemain. Le mercredi elle était acceptée », explique le dirigeant. Lors de la visite, il y avait encore de l'activité dans les locaux fort bien équipés. Ils disposaient en effet de la présence de pas moins de sept ponts roulants, répartis sur 4.700 m² d'atelier. Avec un équipement d'origine complet et intéressant à récupérer, comme des compresseurs ou encore un réseau complet de fibre optique. À cela s'ajoutaient 500 m² de bureaux, de quoi loger confortablement la partie administrative de l'entreprise. Lors des dernières portes ouvertes à

Moirans à la fin du mois de juin, le montage financier était donc sur les rails et le compromis fut finalement signé un mois plus tard. Un timing très serré, qui se conclut par la vente définitive le 17 octobre. Les travaux commencèrent alors immédiatement avec une réfection à neuf de la dalle des ateliers, des peintures et des aménagements des bureaux, jusqu'aux rambardeuses d'escalier, dessinées par le bureau d'étude. Enfin, en fin d'année, la société put opérer son déménagement, entre le 20 décembre et le 6 janvier 2020. Une opération en effet menée tambour battant.



4 postes de travail rien que pour les cabines

Des conditions de travail confortables



UNE RÉORGANISATION DES POSTES DE TRAVAIL

Concernant la partie atelier, a décidé de se « contenter » de 3.200 m², louant le reste à une autre société. Quatre fois plus d'espace, cela devrait en effet suffire pour commencer ! Le sol a été entièrement refait, aplani et recouvert d'une dalle massive, en béton pour supporter le poids des machines. Des quais, prévus pour livrer le verre, ont été bouchés. L'éclairage, et plus largement l'électricité, ont été complètement rénovés. Et surtout, tout a été prévu pour organiser la production de manière beaucoup plus fonctionnelle. « On peut désormais fabriquer en série, s'occuper de chaque pièce à une place déterminée et fixe », explique Jean-Luc. Et effectivement, des espaces ont été affectés à chaque stade de la production : pour le moteur, la transmission, les refroidisseurs et les réservoirs. Idem pour les cabines, dont l'assemblage a quitté l'étroite mezzanine sur laquelle elles étaient réalisées. Elles seules bénéficient désormais de quatre postes de travail, deux avec retourneurs et deux autres pour le montage. À terme, explique le dirigeant, l'idée serait de réfléchir à une organisation en ligne, en forme de U tout autour du bâtiment. Le montage des équipements dispose, lui aussi, à présent d'une zone réservée. Des tables de montage, conçues par le constructeur, reprennent la forme du châssis arrière du Chaptrack afin d'y opérer un pré-montage des différents outils comme les grues, treuils, etc., indépendamment du tracteur. Cela permet de gagner du temps tout en augmentant le contrôle qualité. On ne peut s'empêcher de penser que ce n'est pas du luxe, notamment en ce qui concerne l'assemblage de l'Aiti-Coup', le mât d'élagage en fibre de carbone de 24 m de long. Son montage ne nécessite plus d'être effectué à l'extérieur

et l'assemblage des tubes de son double télescope est réalisé avec deux ponts roulants synchronisés. Un peu plus loin, un Chaptrack 282 de couleur blanche, y est en finition. Destiné à la voirie du département du Rhône, il est équipé d'un bras latéral de 8,30 m et d'un lamier comportant quatre scies circulaires de 700 mm de diamètre. Bien entendu, le Sav dispose également de sa propre zone. Vaste, elle est prévue pour accueillir jusqu'à sept machines pour des entretiens ou réparations. Luxe suprême, selon Jean-Luc, une cabine de lavage intérieure est même prévue pour que les machines puissent sortir rutilantes de l'atelier ! Quant à la chaudronnerie, à elle seule elle occupe les deux tiers de la surface totale dont l'entreprise disposait dans ses anciens locaux.

VERS UNE PRODUCTION PAR MÉTIERS

Autant dire que cela constitue un sacré changement pour les 23 salariés de la société. Et avec 1.500 m² en réserve, Eliatis a le temps de voir venir. Auparavant limitée par une capacité de production d'à peine 20 machines par an, « là, on ne

voit plus la limite », se réjouit Jean-Luc. Une nouvelle configuration de travail qui fait germer des projets de réorganisation, pour passer d'une production artisanale à une logique industrielle. La stratégie d'entreprise devrait d'ailleurs s'en ressentir, explique son dirigeant. Alors que jusqu'à présent, le développement du Chaptrack a toujours été basé sur une grande polyvalence d'utilisation, la mise en place de nouvelles procédures tendrait désormais à raisonner par métiers. En conservant une base unique, et les caractéristiques si particulières du tracteur isérois, on pourrait voir apparaître des configurations plus spécifiques, pour l'entretien des réseaux, des rivières, des bords de route ou encore le broyage (voir encadré) ou le travail en forêt. Afin d'emporter l'adhésion de tout le personnel, cette évolution devrait cependant se faire progressivement. Pas question de tout balayer et de faire table rase du passé, explique Jean-Luc, la réorganisation s'opérera petit à petit, en tenant compte des compétences de chacun avec des référents par domaine. « Mais tout le monde continuera à parler à tout le monde », tient-il à préciser, ne souhaitant pas établir de hiérarchie inutile et mal comprise. L'équipe

actuelle est performante et soudée et l'entreprise a besoin des savoir-faire de chacun. Les conditions sont plutôt favorables, avec un Chaptrack 282 qui a fait ses preuves en amenant le petit tracteur rouge à sa pleine maturité. 22 exemplaires ont été à ce jour mis en service et les retours des clients sont excellents. « Lors du passage du Chaptrack 280 au modèle 282, nous avons été extrêmement attentifs à tous les détails », indique Jean-Luc. Le changement de motorisation a finalement été assez simple et le constructeur a en effet pu s'attacher aux fonctions de confort, d'ergonomie et à la simplification de la maintenance. Pompe Ls, hublot de toit, cabine Obs, reconnaissance des outils, autant de points qui font de cette nouvelle mouture du Chaptrack une machine vraiment accomplie. Pendant 25 ans, toute l'énergie a été mise au service de la naissance d'un produit. Celui-ci étant parvenu à maturité, aujourd'hui, la priorité de l'entreprise est donc à l'industrialisation de la production, au développement du contrôle qualité, au renforcement du service commercial et à la performance du Sav. Une nouvelle ère commence.

V.N. ■



La zone réservée au SAV



UN PREMIER CHAPTRACK « SPÉCIFIQUE BROYAGE »

Bien au chaud dans un coin de l'atelier, un Chaptrack d'un nouveau genre s'apprêtait à faire sa première sortie. Sous une belle peinture gris clair satiné, on découvre un tracteur simplifié, plus compact et plus léger, destiné à n'être employé qu'avec un seul outil, un broyeur forestier. Mais pourquoi diable retirer au Chaptrack sa fameuse polyvalence qui a fait sa renommée tout autant que son

succès. Pour Jean-Luc Perrin, cela part d'un constat assez simple. Une machine multifonction est idéale pour des métiers saisonniers, et parfaite pour des utilisateurs dont la multiactivité permet de le faire tourner toute l'année, avec différents outils. Pourtant, 30% de ses clients n'utilisent qu'une ou deux des fonctionnalités de son tracteur. Or, la polyvalence,

aussi séduisante soit-elle, a un coût. En simplifiant le Chaptrack 282 pour cette version uniquement destinée au broyage, Eliatis parvient à en abaisser le coût pour le positionner à un prix marché compétitif face aux autres automoteurs de broyage. Tout en gardant ses capacités de franchissement et ses quatre roues motrices et directrices, le constructeur en simplifiant la machine est parvenue à l'alléger et à abaisser encore davantage son centre de gravité. Le broyeur, un Seppi MidiForst D1 ou un Fae U200, est monté en direct sur les bras de levage, ce qui le positionne bien plus près des roues avant et améliore ainsi la visibilité sur le travail en offrant une vue plongeante sur l'outil. La suppression de la plaque frontale abaisse le poids et autorise une hauteur de levage à 2,70 m au centre du rotor. À l'arrière, la prise de force a été supprimée et un contrepoids de 1,5 t, dessiné en interne, rétablit l'équilibre de l'ensemble. Une machine standard plus simple, dépouillée, sans options, entièrement destinée à sa tâche et à moindre coût que la version multifonctionnelle. Ce premier modèle devrait prochainement rejoindre le département du Var pour y officier en Dfc.

