

# Freinrail Systèmes Ferroviaires SA Sur les rails DU SUCCÈS



Freinrail équipe notamment les nouveaux TER. (© L. Locurcio)

Avec un nom aussi transparent, Freinrail porte pour ainsi dire son activité en bandoulière : il s'agit bien d'équiper les trains en systèmes de freinage. Sauf qu'à Reims, le négoce et le service ont largement pris le pas sur la production. Visite d'une entreprise méconnue, qui embauche et projette de déménager – à l'intérieur de l'agglomération – sur un site plus grand pour accompagner sa croissance.

**O**n imagine des essieux imposants, des bogies considérables, et un essaim d'ouvriers occupés à martyriser du métal ou à sculpter des roues dantesques dans un concert

de marteaux-pilons. Et là, surprise : une quinzaine seulement de cols bleus s'activent à bichonner des pièces de taille relativement modeste, au milieu d'appareils à cadrans pittoresques baignant dans une atmosphère feutrée. « *Le nom de Freinrail est évocateur, mais de plus en plus trompeur* », confesse le PDG, Eric Tassilly.

On est loin en effet des clichés de l'industrie lourde. L'essentiel du travail s'effectue dans des bureaux, derrière des écrans d'ordinateurs. Et pour cause : l'usine rémoise ne fabrique que 10 % environ du matériel qui transite chez elle. « *La plus grosse partie de notre activité consiste à revendre les produits que nous avons achetés dans les autres établissements du groupe Knorr-Bremse, dont nous sommes la filiale française*, indique Eric Tassilly. *Cette activité de négoce explique aussi pourquoi nous affichons un chiffre d'affaires (61 M€) extraordinairement élevé par rapport au nombre*

*de salariés (110).* » Un chiffre d'affaires qui atteignait "seulement" 36 millions d'euros en 2003, soulignant la spectaculaire progression du site rémois en très peu de temps.

## VINGT PROJETS PAR AN

Freinrail bénéficie de toute évidence du développement du groupe au cours de ces dix dernières années. Sa volonté de croissance externe a été soutenue par une politique d'acquisitions de firmes exerçant le même métier (Bendix pour les freins de poids lourds) ou une activité complémentaire (IFE pour les portes automatiques, Merak pour la climatisation). Knorr-Bremse est en réalité un fournisseur de rang 1 pour les constructeurs de trains, à l'instar d'un équipementier dans le secteur automobile. « *Nous sommes un peu le Valeo du ferroviaire au niveau mondial* », souligne Eric Tassilly.

Les freins sont fabriqués à Munich (siège social du groupe), Berlin et Mödling en Autriche, les portes à Brno, en République tchèque, et la climatisation à Madrid. Reims assemble des cylindres de frein et des compresseurs ou unités de production et de traitement d'air. Son annexe de Pau, dont l'existence

## Sur le TGV Est

Qui a dit que nul n'est prophète en son pays ? Sans doute pas Freinrail, comblé par une actualité ferroviaire particulièrement riche à Reims et en Champagne-Ardenne.

« *Nous avons fourni les freins magnétiques du TGV Est et les compresseurs qui équipent les motrices*, indique Eric Tassilly. *En ce qui concerne le tramway rémois, nous devrions a priori fournir les portes. Quant aux freins, on attend la décision d'Alstom.* » Freinrail est également présent dans la région à travers les automotrices AGC fabriquées par le Canadien Bombardier. Huit rames vont progressivement équiper les lignes TER en Champagne-Ardenne. ■



résulte d'un rachat d'entreprise en 1998, fabrique des garnitures de freins. L'autre usine de Knorr-Bremse en France, à Lisieux, se consacre exclusivement aux freins pour poids lourds, quand celle de Reims est entièrement dédiée aux freins pour trains, métros et tramways.

Hormis donc cette activité industrielle minoritaire, qui ne nécessite pas de R&D sur place mais requiert des compétences en ingénierie systèmes, Freinrail a surtout pour vocation de répondre techniquement et commercialement aux appels d'offres de ses grands donneurs d'ordre que sont Alstom et Bombardier, de préparer les commandes et de gérer les contrats, jusqu'à la sortie de garantie et aux litiges éventuels. « *Nous manageons une vingtaine de projets par an* », précise le PDG.

#### SAV POUR LA SNCF

La logistique occupe naturellement une place importante dans le métier de Freinrail, puisque le site rémois picore dans tous les lieux de fabrication de Knorr-Bremse à travers l'Europe pour préparer les commandes de ses clients, un peu comme on rassemblerait les pièces d'un puzzle. Les acquisitions réalisées par le groupe ces dernières années a conduit

## Repères

Le PDG de Freinrail, Eric Tassilly, est âgé de 46 ans.

Diplômé de l'École nationale supérieure des Mines de Paris, il a débuté sa carrière à la RATP où il s'occupait de R&D. Puis il a rejoint Alstom comme manager, occupant différents postes à Paris, Belfort, La Rochelle et Valenciennes, avant de devenir directeur des achats pour la SNCF au sein de cette entreprise. Il est entré chez Knorr-Bremse en septembre 2006.



## EN BREF

**FREINRAIL  
A VOCATION  
À ÊTRE UNE PORTE  
D'ENTRÉE  
SUR L'ENSEMBLE  
DES PRODUITS  
DU GROUPE.**

### Freinrail

Chiffre d'affaires 2007 : 61 millions d'euros  
95 % du chiffre d'affaires est réalisé en France, le reste en Afrique francophone (dont 80 % au Maroc, qui va se doter du TGV et où se développe le fret de phosphate)  
Effectif : 110 personnes, dont 9 dans l'atelier de Pau

### Knorr-Bremse

Chiffre d'affaires : 3,3 milliards d'euros  
Effectif : 14 000 personnes  
Le groupe est présent dans 22 pays  
Il possède 2 sites en France : Lisieux et Reims  
Knorr-Bremse a la particularité d'être possédé par un seul homme



## Un siècle d'histoire

**1905** : Georg Knorr crée Knorr-Bremse GmbH à Berlin

**1910-1914** : Knorr-Bremse devient le leader en Europe pour la fabrication de freins de véhicules ferroviaires

**1922** : début du développement de freins à air comprimé pour véhicules commerciaux (camions)

**1972** : création de Freins Knorr en région parisienne

**1990** : création de Freinrail, émanation indirecte de Freins Knorr

**1992** : Freinrail devient filiale directe de Knorr-Bremse

**1996** : ouverture du site de Reims, avec le transfert d'équipes basées à Lisieux et à Colombes

**1998** : acquisition de l'usine de Pau

**2002** : Knorr-Bremse achète la firme Bendix (freins)

**2003** : concentration des activités de montage à Reims

**2003** : Knorr-Bremse fait l'acquisition d'IFE (portes automatiques)

**2005** : Knorr-Bremse acquiert la société Merak (climatisation)

## CONTACT

### Freinrail Systèmes Ferroviaires SA

47-49, rue Gosset à Reims

Tél. : 03 26 79 72 00

Web : [www.knorr-bremse.com](http://www.knorr-bremse.com)

(site en anglais et en allemand)

Retrouvez le reportage vidéo de cet article sur :

[www.maregion.tv](http://www.maregion.tv)

## LA RAISON DE NOTRE D'ALSTOM ET DE BENTON

Freinrail a créé un département "portes" en 2007 et à préparer l'ouverture d'un département "climatisation" peut-être en 2009. La diversification de l'activité de Knorr-Bremse ("bremse" voulant dire "frein" en allemand) est l'autre raison pour laquelle le nom de Freinrail a perdu quelque peu de sa précision originelle.

L'autre grande compétence de Freinrail réside dans le service après-vente : maintenance, entretien, réparation. L'atelier rémois retape les freins fatigués, en particulier ceux que lui confie la SNCF, la RATP et Eurotunnel. « Lorsque la période de garantie est expirée, généralement au bout de deux ans, c'est à nous que les opérateurs de transport viennent s'adresser, souligne le PDG. En particulier lorsqu'ils veulent se procurer des pièces de rechange. Mais c'est bien le constructeur qui reste notre interlocuteur pour la première monte. » « Le SAV est notre raison d'être, poursuit le dirigeant. On vend de la proximité. Pour nos clients, mieux vaut être ici qu'en Autriche. »



Une quinzaine de cols bleus travaillent à Reims.

## RE PRÉSENCE À REIMS EST LA PROXIMITÉ AVEC LES USINES OMBARDIER.

### PROXIMITÉ AVEC LES CLIENTS

Depuis quelques années, on observe un retour en grâce du rail, aussi bien sur longue distance (le train) que sur les trajets domestiques (tramway). Freinrail est par exemple présent sur le créneau du feroutage. Cette vogue profite incontestablement à l'entreprise de la rue Gosset. Son chiffre d'affaires augmente depuis quatre ans et elle a embauché plus d'une dizaine de personnes depuis fin 2006 – experts techniques, managers de projets –, bien qu'il reste difficile pour elle d'attirer des cadres à Reims. Un problème que l'on sait endémique dans l'agglomération.

Face au développement de son activité, Freinrail se sent de plus en plus à l'étroit dans les locaux qu'il loue à la Ville de Reims. Le stockage, notamment, n'est plus assuré dans des conditions satisfaisantes, alors même que la culture d'entreprise met l'accent sur la sécurité au travail et le respect de l'environnement. Aussi Freinrail envisage-t-il très sérieusement de déménager et de construire une usine neuve, à l'horizon 2009/2010. Mais pas question de partir de Reims, selon Eric



Tassilly, qui rappelle pourquoi la ville des sacres avait été choisie comme lieu d'implantation : « La raison en était, et est toujours, la proximité avec les usines d'Alstom et de Bombardier à Belfort, à Valenciennes et au Creusot, même si ce site est plus difficile d'accès. A l'époque, également, on parlait déjà du TGV Est, ce qui a influé sur la décision. » Chassez le naturel, il revient à la vitesse de 320 km/h... ■

Frédéric Marais

**Voir aussi l'enquête de Champ'éco n° 49 de mars 2006 sur la métallurgie.**