

MRO

REVIMA GROUP S'IMPLANTE EN ASIE

SIX MOIS APRÈS SA PRISE DE CONTRÔLE PAR LE FONDS D'INVESTISSEMENT ARGOS SODITIC, REVIMA GROUP FINALISE UN PROJET DE DÉVELOPPEMENT AMBITIEUX PASSANT PAR L'IMPLANTATION D'UNE UNITÉ INDUSTRIELLE EN ASIE. D'AUTRES INVESTISSEMENTS CONCRÉTISERONT LA TRANSFORMATION OPÉRATIONNELLE DU SITE HISTORIQUE DE RIVES-EN-SEINE (SEINE-MARITIME).

Sur un marché de la maintenance qui croît de 3 à 4 % par an en moyenne, Revima Group entend faire jouer ses atouts d'acteur indépendant complémentaire des poids lourds du secteur et des avionneurs. Ses moyens ont été renforcés depuis sa prise de contrôle majoritaire par le fonds d'investissement Argos Soditic (60 %) aux côtés de Christian Grzanka et Olivier Legrand (40 %), respectivement président du conseil de surveillance et président-directeur général de Revima Group. L'opération, d'un montant non communiqué, a été finalisée fin juin 2017.

Surtout, elle a donné le coup d'envoi à l'engagement de nouveaux projets structurants pour le développement du groupe au cours des prochaines années.

Créé en... 1916 sur les berges de la Seine et spécialisé dans la réparation et la révision de ma-



Un technicien effectue une opération de montage d'un train d'atterrissage.

tériels aéronautiques incluant les groupes auxiliaires de puissance (APU), les trains d'atterrissage et les pièces de moteurs d'avion, Revima Group comptera bientôt un second site industriel, situé en Asie et qui deviendra opérationnel d'ici dix-huit mois environ. Il sera chargé de la maintenance des trains d'atterrissage et équipements associés d'avions monocouloirs de type Boeing 737 et A320.

Trois pays offrant chacun des dispositifs d'incitation à l'implantation sont en cours d'évaluation finale. Grâce à cette localisation, la part de l'Asie dans le chiffre d'affaires du groupe pourrait passer de 30 à 40 % dans les trois ou quatre ans à venir. Un centre de support client viendra compléter les nouvelles installations.

INVESTISSEMENTS.

Le soutien financier apporté par Argos Soditic va également permettre de poursuivre la transformation opérationnelle du site de Rives-en-Seine, autrefois connu sous le nom de Caudebec-en-Caux. Déjà, une dizaine de millions d'euros ont été investis ces dernières années dans l'outil industriel. Parmi les nouveaux équipements figurent un banc d'essai de dernière génération pour les APU, un four sous atmosphère pour la partie réparation de pièces APU et des machines 5 axes, toujours pour la partie APU.

Les investissements vont être poursuivis, voire amplifiés. Car ce sont une trentaine de millions d'euros supplémentaires qui sont d'ores et déjà budgétés. « Une

partie significative, de l'ordre de plusieurs millions d'euros, sera affectée au procédé de projection thermique HVOF (High Velocity Oxy-Fuel ou projection par flamme supersonique). Celui-ci se substitue au chrome sur les trains d'atterrissage de nouvelle génération équipant, par exemple, les Airbus A350 et A380 ainsi que les Boeing 787. Il s'agit donc d'une évolution majeure du procédé de traitement surface traditionnellement utilisé par les réparateurs pour réviser les trains d'atterrissage, et qui va progressivement s'imposer. Nous allons donc nous doter dans les deux années à venir d'une installation robotisée de projection thermique de grande dimension et mettre en œuvre un usinage uti-

lisant la technologie de la meule diamant. Cette évolution de certains procédés de traitement de surface a été initiée il y a environ dix ans dans le cadre de la réglementation européenne Reach, visant à réduire l'utilisation des substances chimiques dangereuses pour l'homme et son environnement. Cette réglementation a stimulé l'innovation dans de nombreux autres domaines, tels que les procédés de décapage peinture, de dégraissage, de peinture, de protection contre la corrosion, etc. Tout cela se traduit pour Revima Group par une mise en œuvre progressive de nouveaux procédés avec le challenge de conserver un niveau de productivité au moins équivalent », explique Olivier Legrand.

PERSONNEL ASSOCIÉ.

Toujours au chapitre des investissements, le groupe prévoit d'investir dans des moyens de réparation plus importants pour faire face au développement de son activité de réparation de pièces internes d'APU. Elle a déjà fait l'objet d'un investissement de 5 à 7 M€ en première phase. La seconde phase, qui débutera cette année, rajoutera plusieurs millions d'euros et permettra la réalisation de réparations plus complexes.

S'agissant, cette fois, des trains d'atterrissage, le groupe s'équipera de moyens industriels adaptés dès lors qu'il prendra en compte

les nouveaux programmes prévus (A380 et B787).

Parallèlement à ces investissements, le groupe s'est engagé dans une démarche d'amélioration continue. C'est ainsi qu'une nouvelle équipe composée d'une demi-douzaine de personnes a été constituée pour accompagner les démarches 5S, 5P, 8D, Ishikawa, VSM, Makigami, SWOT, Kaizen et autres outils pour l'amélioration des process et des flux spécifiques à Revima Group.

Le groupe utilise une méthode dite des piliers (maintenance, sécurité & environnement, management autonome, culture & formation, gestion des flux, pilotage de la qualité, industrialisation), par le Performance Control System (« système d'animation de la performance »), un système spécifique d'animation de la performance et une gestion collaborative.

Là ne s'arrêtent pas les dispositions concernant le personnel travaillant sur les 27 000 m² du site normand. Il va bénéficier de la mise en place d'un actionnariat salarié. « Puisque notre projet est avant tout un projet humain, nous allons mettre en place un dispositif d'actionnariat salarié. Il sera mis en œuvre à partir d'avril-mai 2018 et portera sur environ 3 % du capital qui, pour l'occasion, fera l'objet d'une légère augmentation », souligne le dirigeant.

Couvrant déjà une large gamme d'APU et de trains d'atterrissage, Revima Group va en-



Un opérateur effectue une soudure d'un carter d'échappement d'APU.

core l'étendre. Il interviendra en effet sur les trains d'atterrissage de l'A380 à partir de 2020 et sur ceux du Boeing 787 à partir de 2023. Il pourrait également s'intéresser à l'avenir aux trains d'atterrissage équipant les ATR et les Embraer 170, même si aucune décision n'a été prise à ce stade. C'est une même approche qui prévaut pour la nouveauté que constituent les trains d'atterrissage de Boeing 737 pour le marché Asie. Ils pourraient à terme être également traités sur le site français.

De quoi accroître le chiffre d'affaires du groupe qui devrait encore progresser de 10 % environ cette année. Une partie de cette hausse sera liée aux activités grandissantes réalisées par la filiale Normandy Aero Spares. Créée en 2010, cette société est spécialisée dans le négoce de pièces aéronautiques d'occasion pour les trains d'atterrissage et les APU. Les compagnies aériennes ainsi que les acteurs de la maintenance aéronautique à travers le monde s'y retrouvent, car le coût d'une pièce remise en condition est de 40 à 60 sur une base 100 par rapport à un équipement neuf.

GESTION D'ACTIFS PROMETTEUSE.

Revima Group cherche également à se développer dans la gestion d'actifs. Le groupe entend ainsi valoriser son stock important d'APU et trains d'atterrissage à finalité de location ou échanges standards et autres utilisations de ses clients. « Nous avons commencé à développer des activités de location d'APU associée à de la réparation il y a deux ans. Compte tenu des montants mobilisés, de l'ordre de 18 M\$ pour un train d'atterrissage de Boeing 777-300ER, le développement de cette gestion d'actifs pourrait s'inscrire dans le cadre de partenariats stratégiques », indique Olivier Legrand.

En attendant et tout en préparant la fusion de Revima et de Revima APU, qui deviendra effective à la mi-2018, le groupe n'entend pas limiter son expansion au seul continent asiatique. Il a également des visées sur l'Amérique du Sud, même si la configuration de ce marché reste à l'avantage, pour l'instant, des constructeurs qui ont conclu des contrats de vente d'avions avec maintenance associée.

■ A Nantes, Olivier Constant



Un opérateur contrôle par endoscopie un APU d'A380.