

DOSSIER DE PRESSE

Neuilly-sur-Seine, le 21 juin 2024

Geismar célèbre 100 ans d'expertise au service du ferroviaire

Référence mondiale dans le domaine des équipements de pose, de renouvellement et de maintenance des voies ferrées et des caténaires, le Groupe Geismar fête cette année ses 100 ans d'activité au service d'un mode de transport dont l'efficacité est un gage d'avenir.

Cette entrée symbolique dans le club très fermé des entreprises centenaires est l'occasion de retracer quelques-unes des grandes étapes techniques mais aussi l'état d'esprit qui ont forgé la multinationale innovante et dynamique que nous connaissons aujourd'hui.

Ce centenaire est avant tout la preuve de la pertinence des solutions proposées par Geismar, de la qualité de nos machines et du dynamisme de nos équipes commerciales. Nos produits et l'offre de services associés sont systématiquement pensés pour gagner en productivité, en qualité de réalisation et en sécurité.

Notre plus grande fierté est d'avoir su gagner et conserver la confiance de nos clients. En nous associant à leurs projets les plus ambitieux, sous toutes les latitudes, les entreprises qui font le monde du rail nous poussent à nous questionner et à progresser. C'est grâce à nos clients et à la grande variété des problématiques qui nous sont soumises que Geismar a su se réinventer continuellement au cours des 100 dernières années pour accompagner le développement du transport ferroviaire partout dans le monde.

Quels que soient les défis posés par les projets de construction ou de renouvellement des voies ferrées, il y aura toujours des machines Geismar pour soutenir leur réalisation de façon efficace, précise et sûre. C'est cet état d'esprit positif, audacieux et orienté vers l'action que nous célébrons aujourd'hui à travers notre gamme, nos services et notre nouvelle signature de marque « *Geismar gets it done** ».

« Les bons outils font les bons artisans »

Cette maxime populaire pourrait résumer la philosophie qui a présidé à la fondation de la société Geismar en 1924.

Au sortir de la première guerre mondiale, la France répare, restructure, développe et modernise son réseau ferroviaire. Celui-ci s'était développé de façon spontanée et quelque peu anarchique depuis le milieu du 19^{ème} siècle : l'automobile n'ayant pas encore fait son apparition, chaque préfecture, sous-préfecture et chef-lieu de canton se devait d'avoir sa propre station. La rationalisation initiée dans les années 1920 culminera le 1^{er} janvier 1938 avec la création de la SNCF.

C'est dans ce contexte que Monsieur Lucien Geismar fonda à Colmar la société des établissements portant son nom. Sa mission : soutenir le développement et les efforts de modernisation des réseaux

ferrés en proposant outillages et composants susceptibles d'améliorer la qualité et la productivité des chantiers de pose ou de renouvellement des voies. En un mot, il s'agissait de fournir les bons outils aux bons artisans pour accompagner la modernisation du réseau ferroviaire national.

Cette vision, associée à la personnalité chaleureuse de Lucien Geismar, à son goût du travail et à son sens aigu des affaires, assura le succès de la jeune entreprise. Celle-ci connaît une forte croissance tout au long des années folles et l'entreprise commence à se faire un nom dans le monde ferroviaire.

Geismar opère alors essentiellement en France et ne s'aventure pas encore en dehors des frontières de l'hexagone. Il faut dire qu'il y a déjà fort à faire puisque c'est vers 1930 que le réseau ferroviaire français atteint son apogée avec près de 50 000 kilomètres de voies (contre 30 000 aujourd'hui). C'est l'un des réseaux ferroviaires les plus denses d'Europe, devant le Royaume-Uni (30 000 km), l'Italie (21 000 km) et l'Espagne (12 000 km). Seul le réseau ferroviaire allemand fait mieux avec 60 000 km.



Moment de complicité entre Monsieur Lucien Geismar et son fils Claude Geismar (circa 1935)

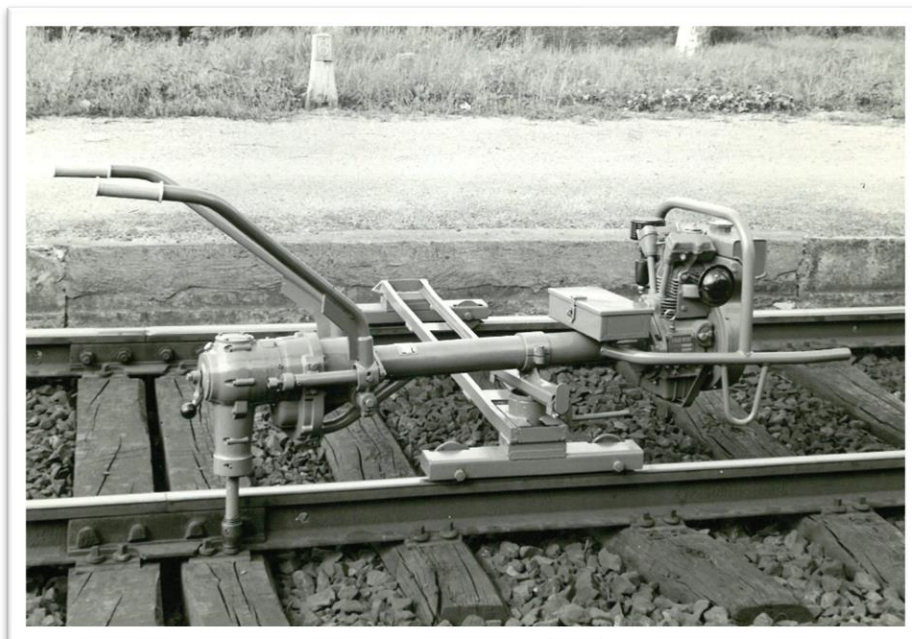
En 1939, l'irruption de la seconde guerre mondiale, l'occupation de la France, les destructions, les politiques de discrimination sociales et les coups portés à l'économie mettent un frein au développement de l'entreprise. Celle-ci survit néanmoins miraculeusement aux années noires grâce à l'implication de personnalités dévouées telles que Monsieur Fritsch, directeur du magasin de Colmar.

L'essor de l'après-guerre dopé par une « bromance » stratégique :

Dès la fin des hostilités, M. **Jean Geismar** – fils de Lucien Geismar - et sa sœur **Laurette** relancent l'activité et s'attèlent à répondre à la demande des réseaux ferrés. La France sort affaiblie du conflit. Tout est à reconstruire et la remise en route de l'industrie ferroviaire est l'une des priorités du gouvernement. En effet, le rail doit jouer un rôle crucial pour acheminer les matières premières nécessaires à la reconstruction des villes et du tissu industriel. Pour faciliter la libre circulation de ces denrées et stimuler l'économie, les gouvernements de l'Allemagne, de l'Italie, de la Belgique, des Pays-Bas, du Luxembourg et de la France fondent dès 1951 la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier, ancêtre de l'Union Européenne actuelle.

A l'aube des 30 glorieuses, la SNCF fait preuve d'un dynamisme et d'une capacité d'innovation sans équivalent. Animés par une vision sociale progressiste, les ingénieurs de la SNCF se donnent pour mission de réinventer les méthodes de pose et d'entretien des voies ferrées au bénéfice de la sécurité des opérateurs, de la productivité des chantiers et de la qualité de réalisation des ouvrages.

Jean Geismar a conscience du virage qu'il doit opérer pour faire entrer l'entreprise familiale dans la course à la modernité. Opportunément, c'est l'un de ses amis férus de rallyes automobiles – monsieur Gaudruche - qui lui en donne l'occasion en présentant Jean Geismar à monsieur Jean Huboud-Peron. En ce début des années 50, l'Europe se relève tout juste de la seconde guerre mondiale. Les rallyes alpins sont les épreuves les plus populaires de cette époque où, par économie de moyens, on s'improvise souvent pilote sur des voitures de série légèrement améliorées par quelque génie de la mécanique. C'est le cas de Jean Huboud-Peron qui « prépare » des autos dans son atelier de la Tour-du-Pin, baptisé l'Estanco. Jean Geismar fait part de ses projets de mécanisation d'équipements ferroviaires à Jean Huboud-Peron. Les deux hommes s'entendent à merveille et font très rapidement affaire. De cette association naissent les toutes premières tirefonneuses motorisées au monde.



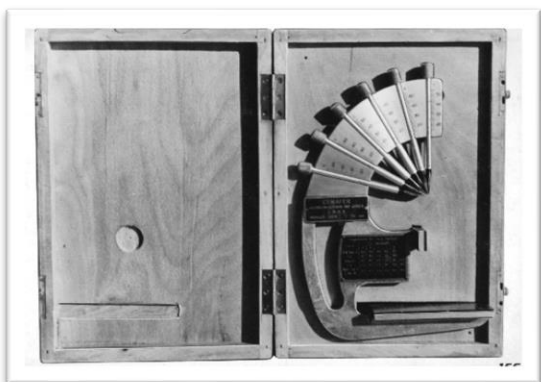
La tirefonneuse, *best-seller* emblématique de la gamme Geismar

Le succès de la nouvelle machine est immédiat : en quelques jours, les équipes commerciales de Geismar vendent les premières tirefonneuses fabriquées par Jean-Huboud-Peron... qui ne peut pas encore les produire à l'échelle industrielle ! Un « problème » qui sera vite résolu par le sens de l'organisation de monsieur Huboud-Peron et l'énergie des équipes de la **Société Turipinoise de Mécanique** (STUMEC) dont les cadences de production montent rapidement en puissance pour honorer les commandes.

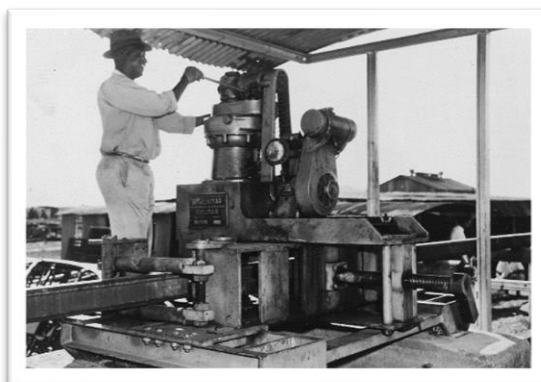


Les ateliers de la STUMEC dans les années 50 (gauche) et 60 (droite)

Outre le petit outillage et les tirefonneuses, la « Société des Anciens Etablissements Lucien Geismar » propose également à son catalogue les premiers instruments de mesure et les premières machines-outils conçues pour le ferroviaire. Les premiers sont aussi fins que précis. Les secondes aussi puissantes qu'imposantes.



Instrument de mesure de l'usure du rail



Une des premières cintreuses de rail fixes Geismar

Le rayonnement de la SNCF et l'efficacité des machines conçues par Geismar pour ce client en avance sur son temps permettent à l'expertise ferroviaire française de briller bien au-delà des frontières. Les responsables des réseaux étrangers qui viennent visiter les chantiers de la SNCF voient les machines Geismar à l'œuvre, en comprennent rapidement l'intérêt (une productivité bien supérieure) et passent commande. La Société Geismar commence donc à exporter en Suisse, en Belgique et en Allemagne.

Pour faire face à la demande des marchés étrangers et être au plus près de ses principaux clients, Geismar commence à ouvrir des filiales en dehors des frontières de l'Hexagone.

La première filiale étrangère du groupe Geismar est créée en Allemagne dès 1959. La CEMAFER (aujourd'hui Geismar Gleisbaumaschinen GmbH) s'implante à Breisach, non loin de Colmar. C'est toujours là que se situe le siège de Geismar en Allemagne aujourd'hui. Les installations se sont développées depuis les années 1960 et abritent également un des ateliers de calibration du Groupe.



CEMAFER circa 1984



Geismar GmbH 2023

Au cours des années suivantes, l'association entre les équipes de Jean Huboud-Peron et celles de Jean Geismar fonctionne à merveille et la STUMEC devient fournisseur exclusif de la société Geismar. L'usine située à La Tour du Pin tourne à plein régime. L'unique modèle de tirefonneuse est fabriqué à 1 000 exemplaires par an en moyenne et s'exporte partout dans le monde.

Le magasin d'origine du 21 avenue de la République à Colmar n'est plus en mesure de suivre la croissance de l'activité. En 1967 Geismar lance la construction d'une nouvelle base logistique qui abritera également des bureaux et de nouveaux ateliers de montage. La nouvelle usine de la rue d'Altkirch voit le jour. Cette unité de production est toujours en activité aujourd'hui.

68, qui suivait l'orientation. Attentifs à genoux et au été ramené à r la voiture de

VOITURES ; GARAGES

Tel. 48.71.25

M. Armée

Une firme colmarienne implante ateliers et entrepôts à la gare de marchandises

Depuis peu, une armature en métal dressée près de la gare de marchandises attire, le regard des passants. Le premier projet d'implantation dans la zone industrielle sud, délimitée par la gare de marchandises, le stade des cheminots et la ligne de chemin de fer Colmar-Neuf-Brisach, est devenu une réalité. Le terrain appartenant à la SNCF était partie en jachère, partie occupée par des jardins ouvriers. Il y a quelque temps, la SNCF a offert ce terrain à des firmes industrielles ou commerciales. Une firme colmarienne qui construit ou vend des machines et de l'outillage pour la construction et l'entretien de matériel de voies ferrées.

La nouvelle usine (dont l'armature se dresse déjà sur place) comprendra une halle orientée Nord-sud, une autre halle perpendiculaire et des bureaux. Ce complexe très important traversera jusqu'à la route qui partira du pont sud et longera la ligne de chemin de fer de Neuf-Brisach.

L'installation de cette firme dans les nouvelles halles aux vastes ateliers et aux magasins, sera suivie, par la suite, par l'augmentation de la production, et, plus tard, la création de nouveaux postes de travail.

petite taille 2,40-2,50 la dz. Lapins 8,50-9,00; coqs 7,50; poules, poulets 6,50-8,50; canards de Barbarie 10; pintades 12; beurre fermier 9,80-11; fromage de Munster 7,80 toujours le kilo.

Poissons: filet de lieu noir 3,90; grodin rouge 5, en réduction cette semaine. Hareng, maquereau, merlan 3,90; limande 5,90; dorade, saumonette 6,50; colinot 8,0-9,0; calmar, 6,0; sardines 4,40; cabillaud, congère, lieu jaune 7,00; lieu noir 4,50; colin 15-18; lotte, ebrot, turbot 14-15; thon 9,50-10; sole 11-16; carpé, tanche 6,50; friture 5,0; cuisses de grenouille 20; moules 1,0 toujours le kilo.

Porcels et pommes de terre. 125 canots de 121 Gcs 64 proposés à des prix entre 60 et 80 F pièce. Ils ont été vendus à 80 pour cent.

Quelques centaines de pommes de terre ont été vendus au prix de 12 et 13 F le sac.



Imposante: la halle en construction. (Photo l'Alsace) 17/10/67

L'usine Geismar de la rue d'Altkirch pendant sa construction (1967)

Pas à pas, la société Geismar continue à renforcer son réseau commercial avec de nouvelles implantations :

- Le 3 janvier 1963, la filiale Suisse du Groupe Geismar, baptisée Bahnbedarf, ouvre ses portes.
- En février la même année, Geismar s'établit au Royaume-Uni sous le nom de MOTRACK.
- Le 1^{er} mars 1971, Geismar crée sa première succursale espagnole, la SMF (Suministros Material Ferroviario) ancêtre de l'actuelle Geismar Iberica.
- Le 21 décembre 1974, Geismar ouvre une branche en Afrique du Sud où certains matériels sont même assemblés pour répondre à la demande des marchés d'Afrique australe.

Techniquement, la créativité des Bureaux d'Etudes – dont la mission est d'imaginer des solutions à la fois efficaces et frugales - n'est pas en reste avec des propositions d'une simplicité parfois déconcertante mais toujours ingénieuses, à l'image de la motocyclette rail-route présentée ci-dessous.

Il s'agit là d'un cas quelque peu extrême qui démontre néanmoins une réelle philosophie de l'efficacité associée à une économie de moyens. Une frugalité ingénieuse appréciée des clients. C'est cette approche très pragmatique, souvent inspirée par les observations que les forces commerciales rapportent du terrain, qui guide le développement de nouveaux produits et l'amélioration continue des machines déjà présentes au catalogue. Tel Monsieur Jourdain qui faisait de la prose sans le savoir, les Bureaux d'Etudes de la société Geismar font du *Kaizen* avant même que les industriels japonais n'aient popularisé ce terme.



Bureaux d'étude de Geismar dans les années 60



La motocyclette rail-route : simple et efficace

Toujours à l'écoute des besoins de ses clients, la société Geismar fait évoluer sa gamme afin de mieux répondre aux attentes des acteurs du ferroviaire et de leurs équipes chantier. Hier comme aujourd'hui, le poids des machines était l'un des principaux points d'amélioration cité par les utilisateurs.

Geismar crée alors la tirefonneuse « Poids Plume » (PP) précurseur de la TEM (Tirefonneuse d'Entretien Méthodique) toujours au catalogue aujourd'hui.

Le lancement de la « PP » donne lieu à la réalisation d'une publicité aussi séduisante que délicieusement désuète mettant en avant la légèreté de la nouvelle machine. Autres temps, autres mœurs : on y voit une jeune femme vêtue et coiffée à la mode des années soixante portant la tirefonneuse sans effort apparent. Le message est clair même si de tels raccourcis passeraient pour d'épouvantables clichés sexistes aujourd'hui. Il s'agit naturellement d'une licence artistique puisque, si allégée soit elle, la belle « PP » pèse encore près de 90 kg !



Publicité des années 1960 pour la nouvelle tirefonneuse « Poids Plume »

Le succès des machines Geismar ne se dément pas et la demande des nouvelles filiales vient s'ajouter à celle du marché national. Certains appels d'offre majeurs constituent de véritables défis industriels et commerciaux. Mais les équipes se serrent les coudes et font tout pour répondre positivement aux demandes de leurs clients.

Cela donne parfois lieu à des scènes spectaculaires comme lorsque des tirefonneuses fabriquées pour honorer une seule commande forment une chaîne ininterrompue autour de l'usine turripinoise.



Traduction spectaculaire du gain d'un important appel d'offre.

Afin de se rapprocher de ses clients et de pouvoir traiter plus facilement avec les marchés internationaux, Geismar ouvre un premier bureau à Paris au début des années 60. Celui-ci se situe au 10 rue du Colisée dans le quartier alors très prisé des Champs Elysées.



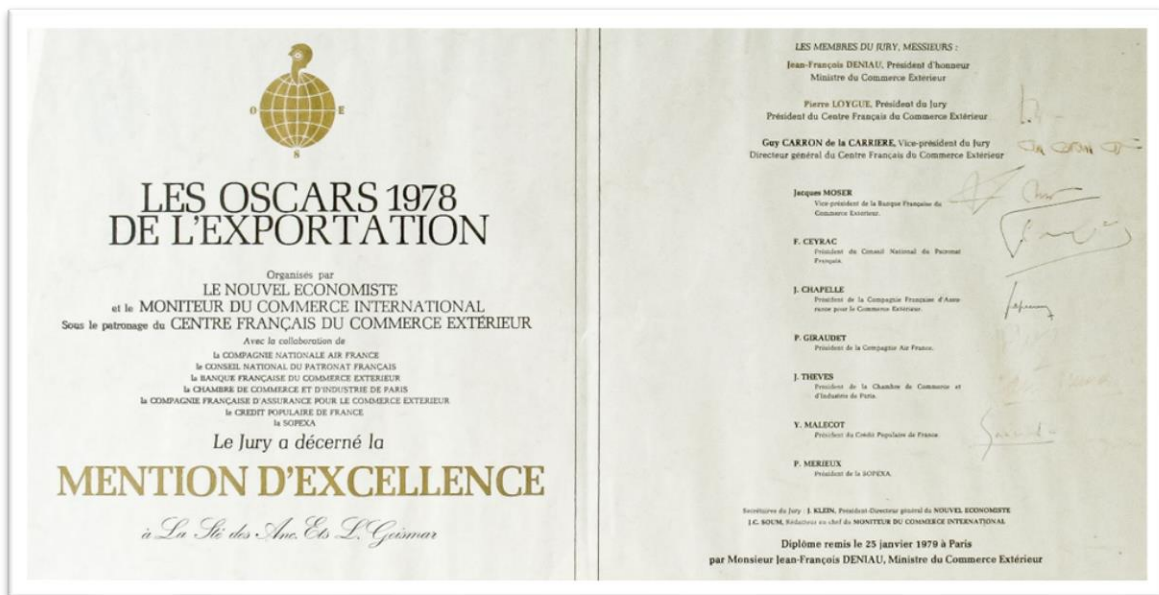
Tirefonneuse Geismar à l'exposition internationale de matériel ferroviaire de Sao Paulo, Brésil, octobre 1960

Quelques années plus tard, en 1972, la société Geismar se sent déjà à l'étroit rue du Colisée. Le siège déménage alors au 113 bis avenue Charles de Gaulle à Neuilly-sur-Seine dans un immeuble plus grand et très moderne pour l'époque. C'est depuis ce lieu emblématique que se discutent les affaires et que se concluent les contrats.

Tout au long des années 60 et 70, le dynamisme et la vision de la SNCF constituent un aiguillon qui ne cesse de faire progresser la qualité, la technicité et la diversité de la gamme Geismar. C'est en coopérant avec la SNCF sur de nouveaux projets et de nouvelles méthodes que Geismar invente de nouvelles machines, inédites sur le marché et souvent révolutionnaires.

Les clients des réseaux ferrés du monde entier viennent visiter les chantiers de la SNCF afin de moderniser leurs propres réseaux et de faire évoluer leurs méthodes de travail. Ils y découvrent les machines Geismar et s'équipent également. Cette émulation dope les exportations de la société Geismar. Entre 1968 et 1978, le chiffre d'affaires de l'entreprise est multiplié par 10 et 80% des ventes sont réalisées à l'export.

C'est en 1978 que la société Geismar se voit remettre pour la première fois l'Oscar de l'exportation par le ministère du commerce extérieur. Un titre qui fait alors la fierté de toute l'entreprise.



Oscar de l'Exportation attribué par le ministre Jean-François DENIAU à la société des anciens Ets L. Geismar en 1978

Le maillage du réseau commercial de Geismar à l'international reste à ce jour l'un des points forts de la société dont les produits et les services sont proposés partout dans le monde. Ce réseau s'articule autour de Geismar SAS, de ses 14 filiales commerciales, d'une équipe de commerciaux itinérants relayés sur site par une quarantaine d'agents et de distributeurs.

En 1985, l'efficacité commerciale des équipes Geismar est de nouveau récompensée par un nouvel Oscar de l'Exportation remis par Madame la ministre du Commerce Extérieur, Edith Cresson.

Internationalisation des activités : l’empreinte de Claude puis de Daniel Geismar

Pour répondre à la demande et piloter l’entreprise Jean et Laurette Geismar sollicitent régulièrement le soutien de leur plus jeune frère, Claude Geismar. Combattant de la première heure auprès des forces alliées, Claude Geismar était non seulement décoré de la croix de guerre et de la *Purple Star* américaine mais également diplômé de la prestigieuse université de Harvard (1948). Claude Geismar travaillait alors dans le secteur pétrolier dont il rapportera un certain nombre de méthodes de management et une vision mondiale pour l’entreprise familiale.

C’est à partir de **1976** que M. Claude Geismar prend officiellement la direction de l’entreprise. Sous son impulsion, celle-ci va entrer dans une nouvelle phase de développement.

Les commerciaux de Geismar arpentent la planète. Claude Geismar envoie ses équipes sur le terrain, à la rencontre des clients du monde entier pour des missions de 6 à 8 semaines. Partout où il y a un chemin de fer ou un projet de construction, les commerciaux de la société Geismar proposent leurs services et leurs équipements. Ceux-ci sont alors très souvent en avance sur la concurrence, tant techniquement que qualitativement et les gains de productivité réalisés par les clients sont immédiats.



Pose de voie avec PTH 350 Geismar à Carajas Brésil, 1983

L’esprit pionnier des équipes commerciales de Geismar les font s’aventurer sur tous les terrains, sur tous les continents et sous toutes les latitudes.

Le Service Après-Vente n’est pas en reste avec des interventions régulières aux quatre coins du globe qui contribuent à forger la réputation d’une société fiable, soucieuse d’aider ses clients.

Le chiffre d’affaires croît alors de 20 à 25 % par an et la société prend une véritable dimension mondiale.

Elargir la gamme pour répondre aux demandes des clients :

Au cours des années 1970 et 1980, les Longs rails soudés s'imposent petit à petit comme la nouvelle norme. La construction des premières lignes à grande vitesse européennes requiert des méthodes de pose plus précises, plus rapides, plus qualitatives et plus sûres.

Les normes de sécurité se sévèrent et se généralisent, réclamant de nouveaux moyens d'inspection de mesure et de diagnostic. Les besoins des grands acteurs du ferroviaires sont multiples et de plus en plus complexes du point de vue technique et normatif.

Soucieuse de toujours mieux servir ses clients, la société Geismar se doit de devancer leurs besoins en proposant de nouveaux équipements et de nouvelles machines. Les réseaux ferroviaires deviennent plus complexes, plus sophistiqués. Leur utilisation dans les zones urbaines devient plus intensive et les voies sont de plus en plus sollicitées. Le marché mondial croit.

Afin de répondre de façon satisfaisante aux appels d'offre de ses clients, Geismar ne peut plus se contenter du petit outillage ni des célèbres tirefonneuses qui ont fait sa réputation depuis les années 1950. Il faut pouvoir fournir du matériel roulant lourd, du matériel de pose de voie et des instruments de mesure modernes. Il faut aussi pouvoir produire de façon régulière et en quantités plus importantes pour satisfaire une demande mondiale en pleine expansion.

En 1975, Geismar fait l'acquisition de la société Donelli, fondée en 1958 à Poviglio, en Italie du Nord. D'abord spécialisée dans le matériel agricole, Donelli s'intéresse ensuite aux matériels roulants ferroviaires, un segment dans lequel la société se spécialise petit à petit. Une fois de plus, le mariage entre l'expertise technique de Donelli et le savoir-faire commercial de Geismar dope l'activité des deux entités. Aujourd'hui, Geismar Italie est l'un des leaders mondiaux dans le domaine des draisines de maintenance ferroviaires et propose une large gamme de solutions, de la draine de travaux la plus simple destinée aux réseaux de fret aux draisines de mesure les plus sophistiquées.



Draisine sur batteries métro de Milan (1985)



Draisine « GAF Klein » conçue pour la DB (2024)

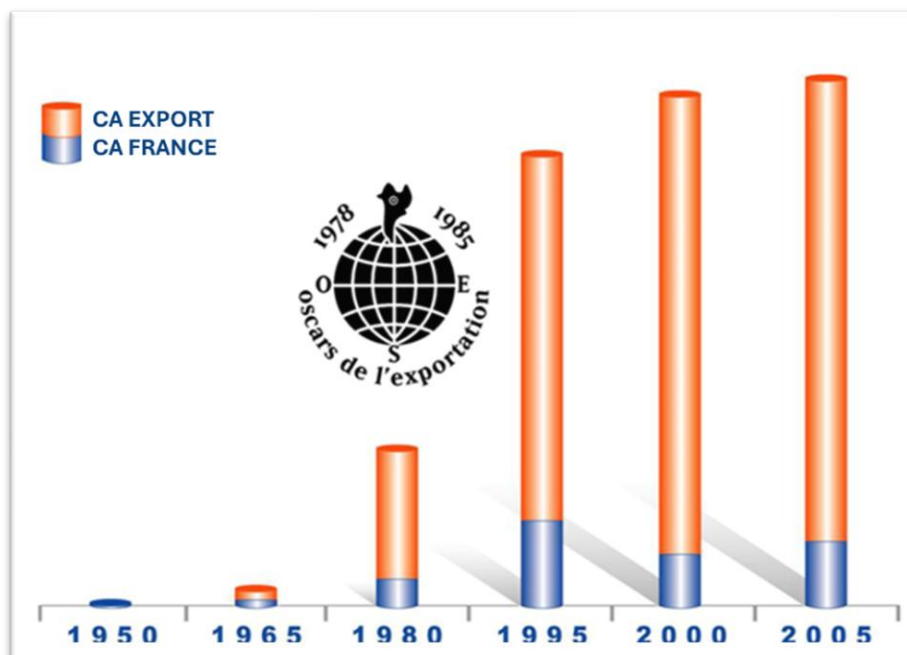
Outre la conception et la fabrication de Draisines, de nouvelles machines font leur apparition tels que les emblématiques Portiques Elévateurs Motorisés (PEM) et leurs binômes, les Lorries Elévateurs Motorisés (LEM) - lancés en 1995 et vendus à plus de 500 exemplaires dans le monde – ou encore les PMC au design futuriste dont la spécialité est la pose de cœurs d'appareils de voie. Leur utilisation en lieu et place des méthodes traditionnelles représentent un gain de temps et de précision

particulièrement appréciable lors de la construction ou du renouvellement des voies des lignes à grande vitesse. Les machines Geismar ont ainsi œuvré à la construction des lignes TGV en France, en Espagne, en Chine et, plus récemment, à celles du réseau grande vitesse marocain.



Les premiers PEM Geismar aux abords d'une ligne TGV en cours de rénovation (1996)

Cette stratégie d'innovation et d'élargissement de l'offre répond aux besoins des clients du ferroviaire. La pertinence de la gamme des produits Geismar se traduit une nouvelle fois dans les chiffres.



Evolution du Chiffre d'Affaires de la société Geismar en France et à l'international jusqu'en 2005

Les personnalités de Laurette, Jean, de Claude et Daniel Geismar ont également joué un rôle central dans le succès de l'entreprise familiale. Clients comme collaborateurs saluent tous des dirigeants intègres, aux grandes qualités humaines et dotés d'une véritable vision mondiale et d'un sens aigu des affaires.

La satisfaction des clients était déjà au centre des préoccupations de l'entreprise et de sa Direction qui en faisait souvent une affaire personnelle. Une motivation, un professionnalisme et un dynamisme contagieux qui ont irrigué toutes les strates et tous les départements de l'organisation pour en faire une véritable machine à gagner des marchés.

Cette obsession de la satisfaction client donna lieu à des anecdotes rocambolesques. Ainsi, dans les années 1990, les chemins de fer de la République Populaire de Chine étaient en pleine expansion et achetaient beaucoup de matériel Geismar : installations fixes de soudage, draisines, trains de déroulage de caténaires, l'appétit de l'empire du milieu pour les équipements ferroviaires semblait insatiable. Fin 1998, alors qu'une livraison de draisines destinées au marché chinois menaçait de prendre du retard, la Direction de la société Geismar décida d'affréter l'un des plus gros avions du monde, l'Antonov AN-124, afin de livrer les draisines à temps et d'honorer les termes du contrat.



De gauche à droite, Claude et son neveu Daniel Geismar qui ont tous deux dirigé l'entreprise

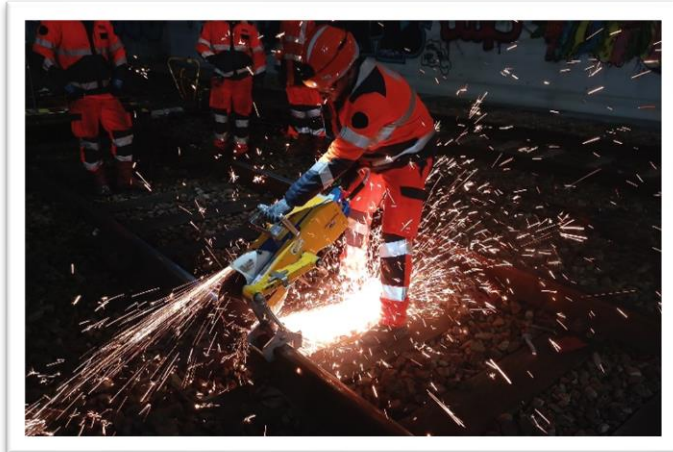
Nouvelle génération, nouvel élan :

Fin 2014, c'est M. Raphaël Geismar, fils de Claude Geismar qui assure la relève à la tête de l'entreprise familiale. L'organisation est remaniée pour insuffler une nouvelle dynamique.

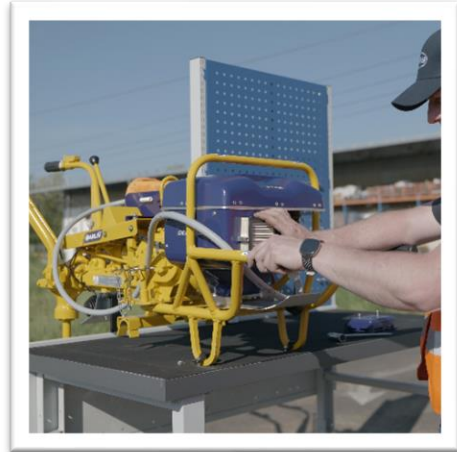
La société Geismar mise sur le digital, se dote d'une nouvelle identité de marque et d'un nouveau site internet, véritable vitrine digitale de l'entreprise. La stratégie de communication se diversifie et s'appuie également sur les réseaux sociaux (Linkedin, YouTube, Instagram, WeChat) Les profils du Groupe Geismar montent rapidement en puissance et comptent plus de 20 000 abonnés en 2024.

La société Geismar entend également inventer l'avenir et se positionne résolument comme la pionnière des équipements de maintenance ferroviaire électriques et électrifiés, regroupés sous l'appellation Activion®. Dès 2017, Geismar présente la toute première tronçonneuse de rail électrique sur batterie baptisée « SHARK ». Il s'agit alors d'une véritable prouesse technique car couper un rail réclame une quantité d'énergie importante. Cet équipement et sa batterie sont développés et dimensionnés pour accomplir cette tâche ... sur des chantiers ferroviaires réputés exigeants envers la qualité et la robustesse des machines.

Capitalisant sur cette innovation et sur la capacité de la batterie Activion (1400 Wh) , Geismar propose également à ses clients un kit « AGX » (Activion® Gear Exchange) qui leur permet de convertir directement certains équipements à l'électrique sans racheter de machine. C'est une vraie démarche de développement durable qui mise également sur la qualité et la durée de vie particulièrement longue des équipements Geismar.



Tronçonneuse sur batterie SHARK à l'oeuvre

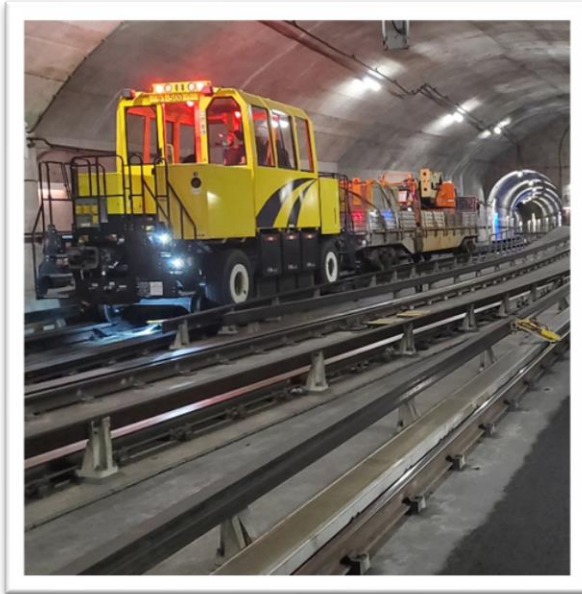


Tirefonneuse équipée du kit AGX

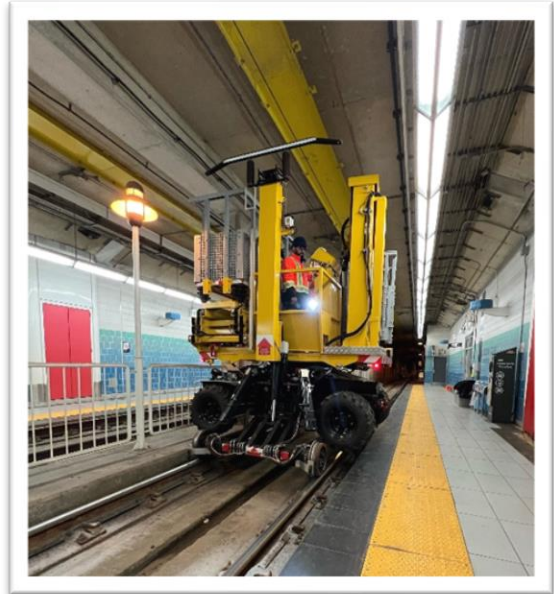
Le développement de la gamme Activion® ne s'arrête pas aux petites machines. Depuis le milieu des années 80, Geismar développe du matériel roulant fonctionnant sur batterie : véhicules d'inspection pour la SNCF, drâisines de travaux pour le métro de Milan, camions rail-route bimode pour le tramway de Nantes, etc.

Depuis janvier 2021, une nouvelle étape a été franchie avec la livraison des premières unités d'une commande de 17 pousseurs rail-route lourds pour le métro de Montréal. Le pousseur Geismar LV 355 pèse 35 tonnes, dispose de 230 kW de puissance et embarque un pack de batteries Lithium Ferro-

Phosphate LFP de 290 kWh. De quoi lui permettre de travailler pendant 9 heures avec des pointes de vitesse à 40 km/h. Des performances inédites pour ce type d'engins en version totalement décarbonée. Toujours au Canada – pays qui investit fortement dans les matériels décarbonés – le métro de Toronto a récemment fait l'acquisition d'une première nacelle Rail-Route électrique - le VCP Activion®. La machine passe actuellement ses derniers tests et devrait entrer en service à l'automne 2024.



Pousseur LV 355 Activion sur batterie (2021)



Nacelle VCP Activion sur batterie (2023)

En 2017, le Groupe Geismar se dote d'un nouvel outil industriel aux Etats-Unis. La société y était déjà présente commercialement depuis 1976. Le pays-continent est un marché atypique mais très prometteur : on y trouve à la fois le réseau ferroviaire le plus étendu au monde (220 000 km de voies) et le plus faible taux d'électrification (1%). Le chantier de la modernisation de ce réseau est aussi colossal qu'indispensable pour faire face à la demande de transport de fret – lié pour partie au succès du commerce en ligne – et lutter contre les émissions de gaz à effet de serre. Les premiers pas des Etats-Unis dans le domaine des trains à grande vitesse représentent également une opportunité pour les équipements Geismar qui ont montré leur efficacité dans la construction de lignes grande vitesse.



L'usine Geismar de Beaufort aux USA, ouverte en octobre 2017

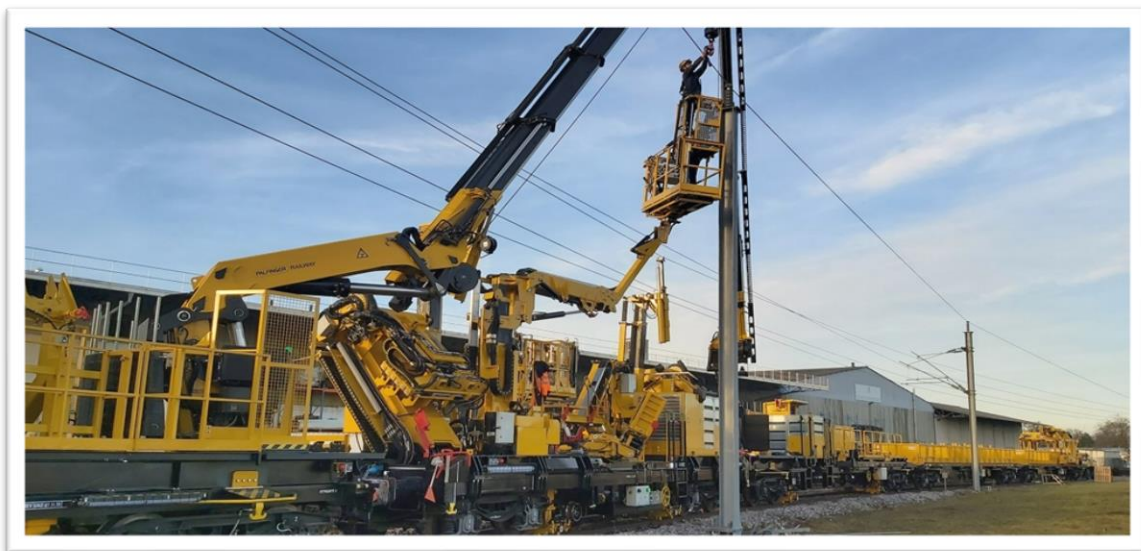
Les clés du succès de l'entreprise Geismar :

Trois mots résumant le succès de l'entreprise Geismar : Pertinence, qualité, productivité.

La **Pertinence** est directement liée à la proximité des équipes Geismar avec leurs clients. Les produits et services proposés par la société Geismar sont pensés pour les chantiers ferroviaires, conçus pour accomplir une tâche de la façon la plus sûre, la plus précise et la plus efficace possible. Les chantiers ferroviaires, leur environnement, les normes qui les régissent sont si spécifiques qu'il est impossible d'improviser avec des outils non adaptés sous peine de dégrader la qualité du travail accompli voire de nuire à la sécurité des opérateurs.

La **Qualité** est l'un des points forts qui ont forgé la réputation de la marque Geismar, tant en France qu'à l'international. L'environnement des chantiers ferroviaire est un environnement exigeant où les machines sont soumises à rude épreuve. La société Geismar a toujours mis un point d'honneur à proposer des équipements solides et durables. Ce souci de la qualité émanait directement de la tête de l'entreprise : « *chez Geismar, on ne fait pas de choix à l'économie* » aurait eu coutume de dire Claude Geismar. Les équipements ferroviaires Geismar sont construits pour durer. Au tout début des années 2000, un client contacta le SAV Geismar afin de commander des pièces pour un groupe de bourrage GB4 acheté 30 ans plus tôt. Le groupe fonctionnait encore et le client souhaitait continuer à l'utiliser. La commande de pièces détachées fût honorée et les GB4 sont toujours en service.

Enfin, les gains de **Productivité** que permettent de réaliser nos équipements sont au cœur de la stratégie de développement de Geismar. Ces gains de productivité sont incarnés historiquement par les premières machines ayant permis de mécaniser et de motoriser des tâches qui étaient auparavant effectuées manuellement. La tirefonneuse inventée par Geismar dans les années 1950 en est un très bon exemple. Plus récemment, des machines telles que l'ECTR ou encore la Suite Rapide Caténaire (SRC) continuent à révolutionner les métiers de la pose et du renouvellement de voies en proposant des gains de productivité spectaculaires. Ainsi, la SRC permet de remplacer les poteaux et armements des caténaires jusqu'à 6 fois plus rapidement et de façon plus sûre et plus précise qu'avec les méthodes utilisées jusqu'à présent. Les machines Geismar font gagner du temps, donc de l'argent à nos clients.



La Suite Rapide Caténaire permet d'industrialiser un processus artisanal et de gagner en productivité

L'écoute des clients et des collaborateurs :

Outre les 3 facteurs clés de succès cités ci-dessus, il en est un quatrième moins connu et difficile à mesurer : il s'agit de la constance et de l'authenticité dans l'attention portée aux clients et l'écoute accordée aux employés de la société.

C'est cette qualité d'écoute qui a permis à l'entreprise de proposer des solutions techniques toujours plus pertinentes, au meilleur coût, et de les mettre en œuvre de façon rapide et efficace.

Tous les témoignages de collaborateurs convergent sur plusieurs caractéristiques essentielles de l'entreprise et de ses dirigeants : les représentants de la famille Geismar qui ont créé et développé la société ont toujours fait preuve d'une très grande implication, d'une capacité de travail peu commune, d'un véritable talent pour travailler avec leurs équipes et d'une droiture morale qui forçait le respect.

La qualité d'écoute, la diversité des talents et leur capacité à travailler ensemble de façon efficace ont permis à la société Geismar de proposer des solutions inédites et de relever de nombreux défis. L'attention portée aux clients et l'expertise technique très pointue de ses équipes ont permis à la société Geismar de réaliser un certain nombre de « premières » mondiales et de records dont nous vous proposons un petit florilège ci-après.

Quelques faits d'armes de Geismar :

- 1978 : Geismar obtient l'oscar de l'exportation du ministère du commerce extérieur français.
- 1985 : Geismar lance la première draine électrique sur batterie pour le métro de Milan.
- 1985 : Second Oscar de l'exportation remis par Mme. Edith Cresson.
- 1990 : Premier train de déroulage caténaire, livré à l'ONCF du Maroc.
- 2001 : Geismar met en service la première draine bi-mode (hybride) pour la SNCF.
- 2012 : Geismar livre « la draine la plus profonde du monde » dans les mines de fer de Kiruna en Suède dont le dépôt se situe à plus de 1300 mètres de profondeur.
- 2019 : Première suite rapide caténaire qui révolutionne les techniques de renouvellement des caténaires dont la productivité, la sécurité et la qualité sont décuplés (France, SNCF).
- 2016 : Record de rapidité de pose de voie avec l'ECTR Colas Rail pour la Ligne Grande Vitesse Marocaine, 3 564 mètres en une journée de travail (8 heures).
- 2017 : Présentation de la toute première tronçonneuse pour rail sur batterie, la Shark Activion.
- 2021 : Geismar livre les premiers pousseurs rail-route sur batterie LFP, les LV 355 (Canada)
- 2022 : Geismar livre son 500^{ème} Portique Elevateur Motorisé (PEM).
- 2023 : Geismar est titré parmi les ETI les plus innovantes de France par l'Institut Choiseul.



Draisine Geismar par 1365 m de profondeur à Kiruna



Record de pose de voie : 3564 m en 8 h (LGV Maroc)

Changer de dimension pour s'adapter aux défis du XXI^{ème} siècle :

Aujourd'hui, le Groupe Geismar se donne pour mission d'accompagner ses clients dans les nouvelles mutations qui s'imposent aux chemins de fer partout dans le monde.

L'industrie ferroviaire a ceci de paradoxal qu'elle est à la fois une industrie du passé et une solution d'avenir.

L'accélération de l'urbanisation – près de 70% de la population mondiale vivra dans des villes d'ici à 2050 – entraîne la construction de nouveaux réseaux urbains dans les pays émergents et l'extension ou l'augmentation des capacités de transport déjà en place dans les pays historiquement industrialisés. La décarbonation des transports – un des piliers de la lutte contre le dérèglement climatique – passe nécessairement par un rôle accru du ferroviaire.

L'augmentation du trafic, l'intensification de l'utilisation des voies et la généralisation des normes de sécurité conduisent mécaniquement à des besoins accrus en termes de mesure, de contrôle et d'entretien des voies.

Une partie du matériel roulant – notamment en zones urbaines – fonctionne à l'électricité depuis des décennies. Dans les pays bénéficiant déjà de lignes électrifiées, c'est surtout du côté de la décarbonation des travaux de construction et de maintenance des réseaux que se trouvent les plus importants gisements de progrès. Or de nombreux opérateurs du ferroviaire veulent cultiver leur avantage environnemental et ont adopté des plans « Net Zéro » ambitieux.

Inventer le ferroviaire des 100 prochaines années !

Le Groupe Geismar compte aujourd'hui 850 collaborateurs répartis dans 5 usines, 6 bureaux d'études et 14 filiales. Depuis plusieurs années, la société se prépare, s'équipe et monte en puissance pour soutenir les efforts des réseaux et des entrepreneurs afin de faire face à ces nouveaux défis.

La gamme de machines ferroviaires sur batteries Activion[®] couvre déjà de nombreux besoins, de la modeste perceuse de rail NARVAL jusqu'au pousseur lourd LV 355 en passant par les tronçonneuses, tirefonneuses, meuleuses et frappeurs de rails électriques. Aujourd'hui, la gamme Activion[®] compte déjà plus de 12 machines et équipements différents et permet notamment de réaliser l'intégralité des opérations d'un chantier de libération de rail en mode décarboné.

Sur le plan de l'expertise technique, Geismar recrute de nouveaux profils et met en place des outils pour favoriser la collaboration et les synergies entre ses différents Bureaux d'Etudes.

Sur le plan industriel, la stratégie de différenciation tardive et la polyvalence de nos nouveaux produits permet de produire plus, mieux et au meilleur coût afin de pouvoir livrer à nos clients des équipements de qualité, en quantité et à des tarifs compétitifs partout dans le monde.

Notre ingénierie et nos outils industriels sont également en capacité de répondre aux cahiers des charges des clients les plus exigeants. La commande de 43 draines de travaux VMT 970 GR par la Deutsche Bahn – dont les premiers exemplaires ont passé les pré-tests d’homologation fin 2023 – en est un parfait exemple du changement de dimension de la société Geismar.

La très innovante Suite Rapide Caténaire (SRC) lancée en 2019 prouve également la polyvalence des équipes Geismar et leur capacité à concevoir et mettre en œuvre des solutions complexes faisant appel à de multiples spécialités (transport, manutention, chargement, élévation, etc.) et proposant *in fine* des gains de productivité spectaculaires tout en améliorant la qualité de réalisation des tâches et la sécurité des opérateurs. Un concentré de la philosophie de Geismar depuis sa création !

Le segment des camions rail-route est également une spécialité Geismar que l’entreprise continue à développer. Polyvalence, rapidité, sécurité, coûts contenus : les avantages de cette gamme très structurée de solutions sont multiples, à l’image du camion Universal Wizard livré aux chemins de fer bulgares en 2023. Ce camion équipé d’une plateforme élévatrice et d’une grue peut aussi embarquer une équipe de 6 opérateurs pour des interventions rapides grâce à sa grande double cabine.



Draisine VMT 970 GR de la Deutsche Bahn



Camion rail-route Universal Wizard (2023)

Toujours à l’écoute, notre nouvelle équipe managériale - emmenée par M. Nicolas Yatzimirsky – guide l’entreprise vers de nouveaux projets au service de nos clients et partenaires. Les collaborateurs et collaboratrices du Groupe Geismar sont fiers d’avoir contribué au développement de l’industrie ferroviaire au cours des 100 dernières années, même lorsque ce secteur était perçu comme « désuet ». Aujourd’hui, le transport ferroviaire est de retour dans l’actualité et incarne l’avenir de la mobilité décarbonée. Les collaborateurs et collaboratrices du Groupe Geismar sont déterminés à poursuivre l’aventure et à inventer l’industrie ferroviaire des 100 prochaines années.

Nous vous donnons **rendez-vous à Berlin du 24 au 27 septembre 2024** pour y découvrir nos dernières nouveautés à l’occasion du salon InnoTrans !

1924
Création des Établissements Lucien GEISMAR à Colmar, France.

1960
 Geismar lance ses premières machines lourdes de pose de voies.
 Création des 1^{ères} filiales Européennes.

1970
 Conception et fabrication d'usines clés en mains pour le soudage et la géométrie des voies.
 Premiers sites en France, USA, BR et ZA.
 Filiales USA, BR et ZA.

1990
 Conception d'instruments de mesure pour le contrôle de la géométrie des voies et des entretoises.
 Implantation CEI (ex-URS).

2010
 Draines lourdes à bogies, systèmes de mesure embarqués, Pose de panneaux de voies.

2020
 Lancement de la gamme de petites machines décarbonées sur batterie ACTIVION®.

2024
GEISMAR célèbre 100 ans de technologie et de savoir-faire.

A propos de Geismar

Entreprise française fondée à Colmar en 1924, Geismar est un des leaders mondiaux pour les solutions de pose, de maintenance et de contrôle des voies ferrées et caténaies.

Spécialistes du ferroviaire, nous sommes présents partout dans le monde où il existe des réseaux de transports classiques, urbains et à grande vitesse.

Notre forte présence à l'international enrichit la vision et l'expérience de nos collaborateurs : confrontés à des problématiques très variées, nous trouvons toujours des solutions adaptées pour répondre aux besoins de nos clients tout en maximisant la productivité et la sécurité des opérateurs. Nous visons l'excellence et contribuons activement à la croissance et à l'évolution du transport ferroviaire mondial.

Plus de renseignements sur www.geismar.com

Vidéos disponibles sur YouTube www.youtube.com/user/societegeismar/videos

Contact presse : media@geismar.com

