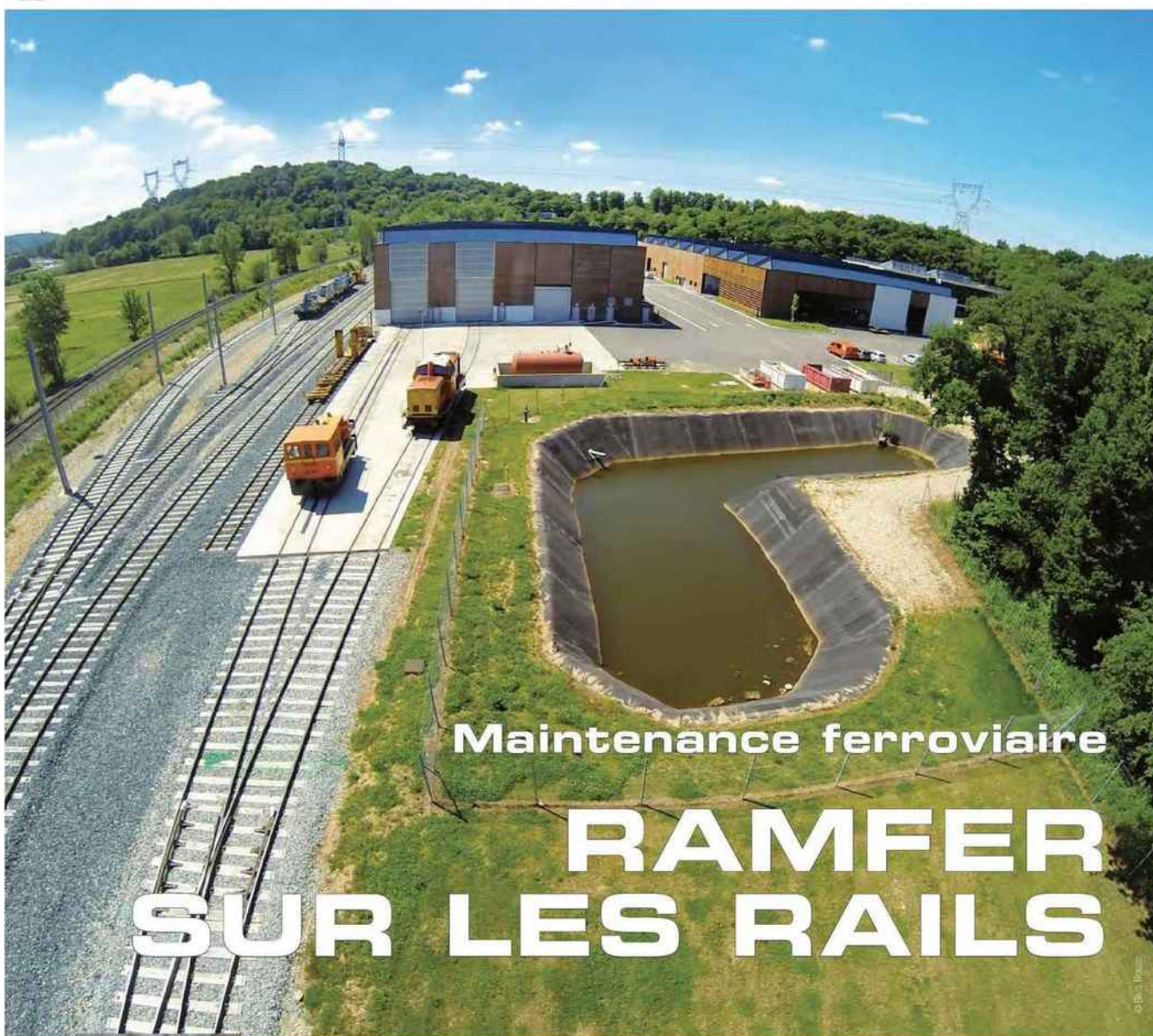




N° 8750 - JEUDI 2 FÉVRIER 2017
Edition Rhône - Vallée du Rhône
1,10 €

le Journal du bâtiment et des TP



Maintenance ferroviaire

RAMFER SUR LES RAILS



ACTU

Samuel Minot, nouveau président de la Fédération BTP Rhône et Métropole

SAVOIE

La performance immobilière d'Annecy et Chambéry



LES ACTEURS **PORTRAIT**

RAMFER

4 SITES

(Atelier des Flandres (59), Saint-Varent (79), Les Mureaux (78), Grenay (38))

120 techniciens et ingénieurs

SITE DE GRENAY

12 SALARIÉS

(1 chef d'atelier, 1 magasinier, 10 techniciens)

60 000 M²

(4 147 m² d'ateliers, 900 m de voies ferrées extérieures, 3 voies de stockage, 1 bâtiment magasin et 1 zone de dépôt de 4 350 m² et des bureaux)

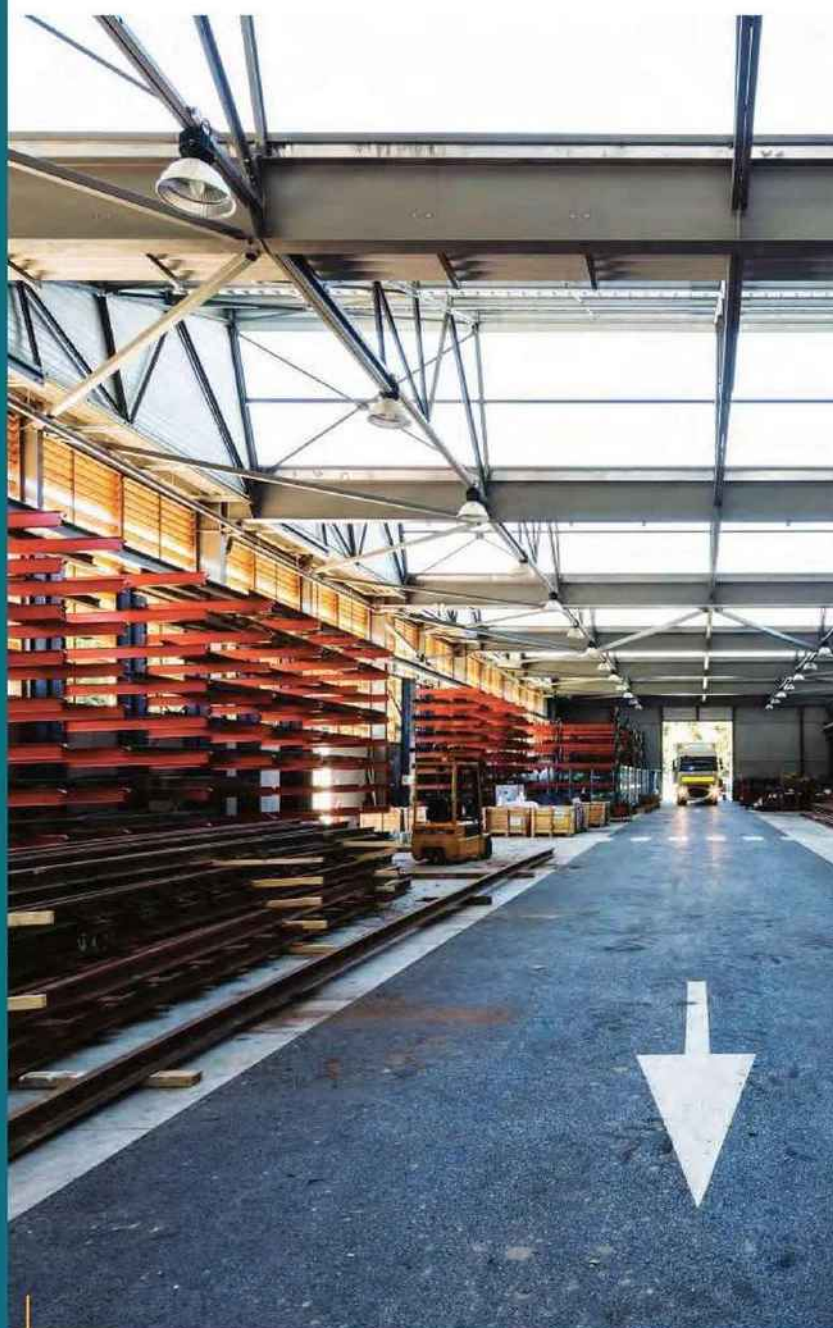
2 fosses ferroviaires

2 ponts roulants de 10 tonnes

1 fosse pour engins travaux publics

1 pont roulant de 8 tonnes évoluant au-dessus de la zone de travaux publics

1 zone de stationnement embranchée sur la voie primaire RFF



Du rail à l'atelier. Connecté au Réseau ferré de France (RFF), le site permet un acheminement direct du matériel à prendre en charge



MATÉRIEL ROULANT AVEC RAMFER, COLAS RAIL S'ATTAQUE À LA MAINTENANCE FERROVIAIRE

Depuis octobre 2016, Colas Rail a regroupé l'ensemble de son activité maintenance ferroviaire au sein d'une entité indépendante, Ramfer. L'opérateur entend profiter de l'ouverture du marché pour assurer son développement en assurant la maintenance pour des tiers, à des degrés divers.



Grenay, à quelques kilomètres de l'aéroport Lyon-Saint Exupéry, au cœur d'un axe ferroviaire majeur entre le nord et le sud de l'Europe. Un site stratégique pour Colas Rail. Depuis trois ans, le spécialiste de la réalisation d'infrastructures ferroviaires en a fait sa base arrière pour tout le sud-est de la France. Le site abrite également, depuis octobre 2016, l'un des quatre ateliers de Ramfer, sa nouvelle entité (indépendante, sans être une filiale) qui regroupe l'ensemble de ses activités de maintenance ferroviaire. « La maintenance du matériel roulant est un enjeu stratégique majeur, pour nous comme pour nos clients. Nous avons décidé de nous diversifier, en rendant cette activité indépendante, pour en faire un nouveau service sur le marché », justifie Jean-Pierre Bertrand, directeur général délégué de Colas Rail France et Royaume-Uni.

« Nous sommes le premier
opérateur privé de maintenance
axé sur la chaîne de valeur des
utilisateurs et des propriétaires
de matériels »
(Jean-Pierre Bertrand)

Si Ramfer est principalement dédié à la maintenance du matériel de Colas Rail et Colas Fret (130 locomotives, 500 wagons, 2 trains de pose, 3 dégarnisseuses, 32 bourreuses, 3 stabilisatrices, 13 régaleuses, 55 pelles rail/route, 3 trains béton), 25 % de son activité est déjà tournée vers des grands comptes extérieurs – entre autres, un contrat de maintenance de 80 km de la ligne mixte Fret/LGV pendant 20 ans, et le contrat d'exploitation du port autonome de Paris pendant 4 ans. Elle affiche, sans vouloir dévoiler l'exacte proportion, sa volonté d'étendre cette partie de son activité, avec une montée en gamme progressive des contrats. « L'ouverture du marché de la maintenance ferroviaire aux entreprises privées, la nécessité pour les opérateurs d'assurer une sécurité renforcée des biens et des personnes et la quête de rentabilité du matériel nous incitent à investir sur ce créneau », poursuit Jean-Pierre Bertrand. Premiers signes encourageants : l'activité est passé de 15 M€ de CA en 2012 à 22 M€ de CA en 2016.

Une organisation en réseau

Afin d'accentuer cette croissance, Colas Rail s'est engagé sur la voie de la transformation radicale, passant d'un processus traditionnel à une industrialisation de ses procédés. « Nous étions face à une forte tradition orale pour la transmission de nos savoir-faire et d'une trop grande dispersion de notre matériel sur tout le territoire », souligne Laurent Linxé, directeur de la maintenance du matériel roulant de Colas Rail et directeur de Ramfer. Déploiement d'un logiciel de GMAO (voir encadré), rationalisation des affectations du matériel à réparer, équipes mobiles, réglementation commune à tous les sites, choix de l'atelier le plus adapté sont autant de moyens déployés pour impacter, à la baisse, les coûts de la maintenance. L'idée étant d'optimiser chacune des interventions, au cas par cas, en s'appuyant sur les ressources des quatre sites en réseau répartis sur toute la France. « Les coûts d'acheminement deviennent prohibitifs et les durées d'interventions techniques réduisent le temps



Dernier né du réseau Ramfer, Grenay est particulièrement calibré pour accueillir les travaux de maintenance patrimoniale

d'exploitation. Ils pénalisent nos clients. Nous avons la capacité d'intervenir en 24 h et de réaliser, sur plusieurs sites en simultané, de grosses opérations de maintenance pour un seul opérateur », rappelle Laurent Linxe.

Ce projet structurant a permis d'augmenter la rentabilité des matériels, de mutualiser les ressources, de revoir les compétences et les méthodes, mais aussi de donner lieu à des innovations. Ainsi, grâce à l'étude des données

« La maintenance du matériel roulant est un enjeu stratégique majeur, pour nous comme pour nos clients »
(Jean-Pierre Bertrand)

La GMAO, pierre angulaire du processus de transformation

Ramfer est l'aboutissement d'un processus de transformation industrielle opéré depuis 2013. Il s'appuie notamment sur un logiciel de GMAO, commercialisé par le Lyonnais Carl Software. Il est la véritable pierre angulaire du système Ramfer : concentration du savoir-faire, structuration du savoir, référentiel d'articles de pièces de rechange, gestion des modules réparables, gammes de maintenance et des modes opératoires, plan préventif, éditions de devis, suivis... Le logiciel est un véritable outil de mesure de la performance des matériels, mais aussi des délais et des budgets. Déployé en 3 étapes, il intègre désormais l'ensemble des engins de travaux de Ramfer (pour mémoire, 1 engin, c'est environ 10 000 pièces, des dizaines de gestes de maintenance et autant de matière grise à déployer). Complété par une solution mobile, il s'appuie sur le réseau physique, véritable lien entre les ateliers et les engins dispersés. Au cours de l'année 2017, ce modèle de GMAO sera déployé sur 12 petits sites d'entretien français de Colas Rail et 5 filiales étrangères (Belgique, Maroc, République Tchèque, Pologne et Roumanie).

collectées, Ramfer a mis au point un système « ecostop » (le même principe qu'un start&stop pour une voiture, adapté aux locomotives). « Nous nous sommes aperçus que 57 % des ralentis moteur représentaient 20 % de la consommation totale de carburant. De plus, l'analyse des pannes a démontré une fragilité de cet organe avant changement. Opter pour l'ecostop, c'est faire près de 15 % d'économie de carburant, économiser 80 tonnes de CO2 par an et par machine et gagner une intervention par an », estime Laurent Linxe. Ramfer a déjà équipé 24 locomotives et devrait, rapidement, commercialiser ce produit à ses clients extérieurs. Autre innovation : le gain de temps sur la maintenance patrimoniale (des maintenances opérationnelles à réaliser tous les 4, 8, 16 ans...). Alors qu'il faut généralement compter entre 14 et 16 semaines d'immobilisation d'une locomotive (y compris le temps d'achemi-

nement vers l'Allemagne, où elles sont en général effectuées), Ramfer a réussi à réduire le temps d'intervention à 8 semaines. « Baisser de 35 % le temps d'immobilisation pour la maintenance, c'est gagner 200 000 € de CA par locomotive. Nous sommes le premier opérateur privé de maintenance axé sur la chaîne de valeur des utilisateurs et des propriétaires de matériels », assure Jean-Pierre Bertrand. Calibré pour les opérations de maintenance d'envergure sur les plus grands engins de travaux ferroviaires et tous types de locomotives, essentiellement diesel, le site de Grenay pourrait, selon le directeur général délégué, « avoir la capacité d'accueillir des locomotives électriques dans les prochaines années. Nous étudions toutes les opportunités ». En attendant, il s'apprête à abandonner définitivement le papier pour ses opérations de maintenance.

Stéphanie Borg