



RAMFER, FER DE LANCE DE L

« DEVENIR UN ACTEUR PRIVÉ MAJEUR DE LA MAINTENANCE DES MATÉRIELS ROULANTS FERROVIAIRES EN FRANCE ET À L'INTERNATIONAL », VOILÀ L'OBJECTIF AMBITIEUX QUE S'ÉTAIT FIXÉE COLAS RAIL EN 2011. AUJOURD'HUI, AVEC LA CRÉATION DE LA MARQUE RAMFER ET LA MISE EN PLACE D'UN SYSTÈME DE GESTION DE MAINTENANCE ASSISTÉ PAR ORDINATEUR (GMAO) SUR L'ENSEMBLE DE SES SITES, L'ENTREPRISE EST EN PASSE DE RÉUSSIR SON CHALLENGE. RETOUR SUR UNE STRATÉGIE INDUSTRIELLE RICHE EN ENSEIGNEMENTS.



Née en 2008 d'une volonté de regrouper au sein d'une même entité les compétences de deux acteurs majeurs de l'activité ferroviaire, Seco Rail et Spie Rail, la société Colas Rail n'a depuis jamais cessé de développer ses activités pour couvrir désormais tous les métiers de l'infrastructure. Cette croissance allant de pair avec un parc matériel de plus en plus important (500 M€ en valeur), les problématiques de maintenance sont devenues rapidement un enjeu stratégique majeur pour la société. « Dès 2011, nous avons décidé de nous positionner sur ce marché pour gagner en indépendance et offrir de nouveaux services répondant aux besoins internes et à ceux de tiers qu'ils soient opérateurs ferroviaires ou gestionnaires d'infrastructures », indique Jean-Pierre Bertrand, directeur général

délégué de Colas Rail. Pour ce faire, l'entreprise a tout d'abord complété le maillage national autour des sites historiques des Mureaux (78) et de Saint-Varent (79) par le rachat en 2011 des Ateliers des Flandres (59) et la construction en 2013 d'un quatrième pôle de maintenance sur le site embranché de Grenay (38). La deuxième étape a consisté à mettre en place un logiciel de GMAO pour standardiser l'activité de maintenance quel que soit le type d'engins et le type de réglementations

UN RÉSEAU VIRTUEL EN APPUI D'UN RÉSEAU RÉEL. Pendant 3 ans, la direction de la maintenance du matériel roulant, sous l'impulsion de Laurent Linxe, va donc structurer son activité sur l'ensemble de ses ateliers français et européens. Pour avoir tous les atouts dans sa

manche, elle s'adjoit les compétences de Carl Software, le leader européen en gestion de maintenance assistée par ordinateur (GMAO), pour industrialiser ses gammes de maintenance et atteindre un niveau de performance technique lui permettant d'être certifiée ECM (entité en charge de la maintenance). « La solution informatique sur mesure Carl Source transport que nous utilisons et son application mobile Carl Touch révolutionne l'approche de la maintenance des matériels roulants. Elle nous permet de standardiser les processus de maintenance, de diffuser nos méthodes de travail, mais également de planifier nos interventions, d'inventorier notre parc matériel, de référencer toutes les pièces des rechanges (pas moins de 10 000 pièces tout de même pour un engin classique !), de tracer l'historique de chaque organe et de gérer financiè-



rement l'activité de maintenance », recense Laurent Linxe qui ajoute que la GMAO est avant tout un outil structurant qui, en mutualisant les ressources et en capitalisant les savoir faire et retours d'expérience de pôles dispersés géographiquement, permet une diminution significative des durées d'immobilisation des machines et une meilleure réactivité des équipes mobiles en cas de pannes

RAMFER, LE RÉSEAU DES ATELIERS DE LA MAINTENANCE FERROVIAIRE. En 2015, la phase industrielle se concrétise avec le déploiement du logiciel de GMAO sur le parc « locomotive » des agences Colas Rail ainsi que sur ses ateliers de maintenance. En 2016, avec l'appui du service ingénierie de la maintenance qui a préparé les gammes de maintenance des engins de travaux, la GMAO est déployée sur l'essentiel des sites de l'entreprise. En octobre 2016, soit moins de trois ans après le démarrage du projet, c'est l'industrialisation de l'offre commerciale qui se matérialise avec la création du centre de profit Ramfer dédié à la maintenance ferroviaire dont notamment les opérations lourdes de maintenance patrimoniale (18 000 h) et les grosses révisions.

AMÉLIORER LA CHAÎNE DE VALEUR. Grâce à cette nouvelle organisation et la mise en œuvre d'une démarche d'amélioration continue des processus de maintenance, Ramfer annonce des coûts de maintenance et des durées d'immobilisation compétitifs par rapport à ses concurrents étrangers : « 8 semaines pour la maintenance patrimoniale de locomotive Vossloh G1206 soit 2 à 6 semaines de moins par rapport à nos concurrents et encore c'est sans compter le temps d'acheminement », annonce Victor Vengud, ingénieur travaux maintenance et système chez Colas Rail. Au vu du coût élevé des sillons et du temps d'acheminement qui impute d'autant le nombre de jours d'exploitation, il est fort à parier que les loueurs d'engins étrangers et les opérateurs opérant sur le réseau ferroviaire national seront intéressés par cet avantage concurrentiel et recentreront leurs opérations de maintenance sur ce nouveau réseau d'ateliers privés. L'avenir nous le dira, et ce d'autant plus que la direction de l'entreprise ne compte pas s'arrêter là, et lorgne déjà vers les objets connectés ou la mise en place de capteurs de mesure de performance pour viser à court terme la maintenance prédictive.

Cédric Béal



Tous © Bruce Robert