

**MAINTENANCE EN PRODUCTION****REPORTAGE**

Ramfer sur la voie de la performance

Face à une concurrence qui n'a cessé de se durcir et fort d'une conquête de nouveaux marchés, Colas Rail a signé depuis 2011 plusieurs acquisitions, à la fois en France et au Royaume-Uni. Mais la stratégie de ce spécialiste des infrastructures ferroviaires va plus loin. Celui-ci a en effet décidé de réunir ses compétences en maintenance au sein d'une même structure, Ramfer.

Entité à part entière et indépendante de la société Colas Rail (groupe Colas) – l'un des leaders des infrastructures et de l'entretien ferroviaire –, Ramfer réunit les quatre sites de maintenance répartis sur l'ensemble du territoire français : le principal et le plus important situé aux Mureaux, dans les Yvelines, le site de St-Varent (Deux-Sèvres), l'atelier des Flandres (Nord) et celui de Grenay (Isère), implanté au cœur historique d'un haut lieu du ferroviaire, à une dizaine de minutes de l'aéroport Lyon St-Exupéry.

Né il y a à peine quatre ans, ce dernier est important pour Colas qui disposait dans la région de plusieurs centres plus ou moins technologiquement avancés et qu'il a été jugé bon de réunir au sein d'un seul et même centre. Implanté sur pas moins de 60 000 m², le site isérois est bordé de 900 mètres de voies ferrées extérieures ; il abrite dans un atelier de près de 3 000 m² une douzaine de personnes, deux fosses ferroviaires, une autre pour les engins publics, trois ponts roulants dont deux de 10 tonnes ainsi qu'une zone de stationnement embranchée sur la voie primaire RFF. Enfin, un important magasin de 4 350 m² permet à



Le site isérois de Grenay est l'un des quatre centres de maintenance français de Colas Rail

Ramfer de disposer d'un stock permanent de rails et de matériels.

Être plus performant dans la qualité de travail et les délais

Que ce soit à Grenay ou dans les autres sites de Ramfer, l'objectif est le même : assurer l'ingénierie de maintenance dans le cadre des certifications ICM, des travaux de maintenance préventive sur les locomotives, les wagons et les engins de chantier, sans oublier le curatif et le dépannage ainsi que

la maintenance dite patrimoniale, c'est-à-dire la maintenance lourde des locomotives, des engins destinés aux voies ferrées et rail/route. Ce niveau 4 de maintenance est un bel exemple de savoir-faire pour cette entité qui pèse aujourd'hui 22M€ (contre 15M€ en 2012) et rassemble pas moins de 120 ingénieurs et techniciens. Sur cette partie, la maintenance patrimoniale, l'entreprise s'est lancé un défi de taille : assurer la maintenance de niveau 4 de locomotives en huit semaines

au lieu de vingt ! Et Ramfer est en passe de réussir son pari puisqu'en 2016 pas moins de treize unités ont quitté les ateliers pour reprendre les rails ; deux sont à cheval entre l'année 2016 et 2017. Il reste neuf autres locomotives et engins à réparer pour la fin d'année, opérations qui devraient, sans surprise, être menées à terme dans les délais prévus. À ce jour, une locomotive Colas Rail et une locomotive Alpatrains/CSTF sont en cours de réparation – opération de maintenance patri-



Sur le site de Grenay, Ramfer dispose d'un espace important pour réaliser ses interventions de maintenance

moniale (voir photo). Autres machines en réparation lors de notre visite en janvier sur le site de Grenay, des régleuses Colas Rail durant une opération de changement d'essieux ainsi que deux bourreuses actuellement en contrôle technique. De plus, à l'issue de cette opération de maintenance des améliorations sont apportées, que ce soit au niveau de l'éclairage par exemple ou des lignes d'échappement. Mais la véritable innovation apportée réside dans un système baptisé Éco-Stop, sorte de technologie start&stop pour les locomotives et des moteurs qui consomment pas moins de 35l/h à l'arrêt, « représentant près de 20% de la consommation de carburant totale, Laurent Linxe, directeur du matériel au sein de Colas Rail. Ce système permet d'économiser près de 200 000 € par locomotive et par an, et de rejeter 80 tonnes de CO² en moins, sans oublier l'absence de pollution sonore en particulier dans les zones urbaines ».

La GMAO pour orchestrer la maintenance

Cette performance, dont Ramfer espère bien tirer profit en captant de nouveaux marchés à l'export mais également dans le sud de la France (où l'entreprise est peu présente), a permis de faire gagner au client en moyenne près de 600 000 € par uni-

té réparée (sur un budget d'environ 8M€) ! Un atout de taille sur le marché, et qui a été rendu possible en partie par l'implémentation d'un outil GMAO. Pour ce faire, le déroulé des tâches est parfaitement orchestré (n'oublions pas que Colas est à l'origine une entreprise de travaux et que la maintenance du matériel a fait naître un savoir-faire culturel et hors du commun). Après avoir lancé une gamme de maintenance puis mené une étude précise sur l'état de la locomotive ou de l'engin tel qu'une bourreuse sur lesquels il est demandé d'intervenir, on liste et on chiffre les pièces dont on aura besoin avant d'envoyer une précommande des pièces stratégiques... L'ensemble des sites communiquent en permanence entre eux afin d'interroger les magasins de pièces détachées de chacun afin de se préparer au mieux à accueillir la locomotive à réparer.

Si avant d'intégrer l'outil Carl Source Transport – et notamment Carl Touch pour les opérations exigeant de la mobilité – les ateliers



Pour accroître son niveau de performance, Ramfer a choisi Carl Source Transport

fonctionnaient sur de la documentation écrite et le savoir reposait sur une culture orale, depuis tout

a changé. Tout est intégré dans la GMAO : des procédures de maintenance et des points d'amélioration qu'il est possible à tout moment de mettre en œuvre à la traçabilité en



Opération de maintenance patrimoniale sur une locomotive

passant par le suivi du planning, sur lequel un point est organisé chaque semaine avec le client. Pour Ludovic Beaugrand, chef d'atelier, « la GMAO nous permet une bien meilleure gestion des opérations et du planning. Chaque technicien consulte tous les matins l'outil Carl et sait ce qu'il doit réaliser dans la journée, à la fin de laquelle il renseigner la GMAO sur ce qu'il a accompli. De plus, les retours d'expérience cumulés dans le logiciel nous aident énormément à prévoir le temps à consacrer à la réparation de telle ou telle machine ». Une planification bien plus fine qui se révèle être un atout majeur pour Ramfer face à ses concurrents.

Olivier Guillon