

> Infrastructures routières

## Quand la GMAO prend l'autoroute

Acteur majeur de la desserte de la Haute-Savoie, la société autoroutière – non privatisée – ATMB a pour actionnaire majoritaire l'État français et les collectivités locales. Elle est concessionnaire de deux portions d'autoroutes essentielles à la desserte de la vallée de Chamonix et du tunnel du Mont Blanc: d'une part les 110 km de l'autoroute blanche (A40) entre Bellegarde et le Fayet, comprenant le tunnel du Vuache de 1 400 m de long; et d'autre part les 20 km de la Route blanche reliant le Fayet à Chamonix et la rampe d'accès du tunnel du Mont Blanc (avec trois tunnels et un fort dénivelé). Les 420 salariés de la société ATMB sont en charge de l'exploitation (péages et viabilité) et de l'entretien de ces deux portions. Des équipes dédiées gèrent des équipements et des investissements particulièrement lourds pour garantir sécurité et qualité de service aux 40 000 véhicules qui empruntent ces routes chaque jour.

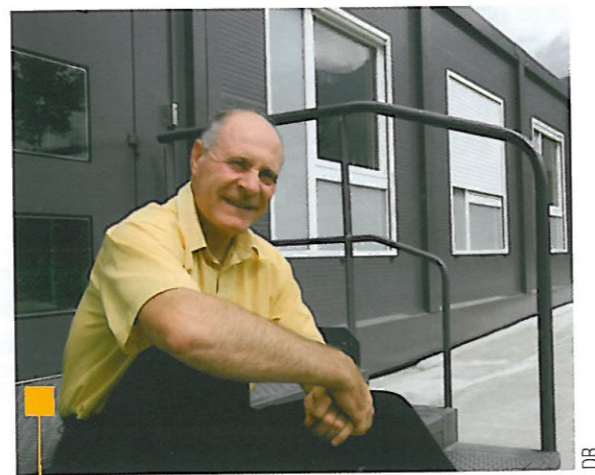
### Une GMAO garantissant rigueur et traçabilité

Hervé De Ruffray, responsable du service maintenance des équipements dynamiques (SMED), nous explique que la maintenance des équipements est un poste important chez ATMB. La société doit s'appuyer sur plusieurs équipes de maintenance avec astreintes et représente un budget d'investissement annuel de 3,2 millions d'euros (budget alloué uniquement au remplacement et à la maintenance d'équipements dy-

namiques). Depuis 1998, d'énormes chantiers ont été entrepris: rénovation des 10 gares de péage, nouvelles stations météo, nouveaux panneaux à message variable, nouvelle radio d'exploitation numérique, vidéosurveillance, nouveau réseau numérique très haut débit sur fibres optiques... Les équipes maintenance d'ATMB doivent ainsi gérer un grand nombre et une grande variété d'équipements. « Notre premier besoin, explique Hervé De Ruffray, était de localiser précisément ces équipements le long de l'autoroute pour intervenir le plus rapidement possible. » Il souligne que « la multitude des sites distants et la répartition des équipements nécessitaient un suivi rigoureux que seule une GMAO permettait d'assurer ». En outre, la catastrophe du tunnel du Mont Blanc, en 1999, a conduit ATMB à une politique encore plus draconienne en matière de sécurité, avec la mise aux normes nouvelles du tunnel du Vuache. Cette tragédie a mis en exergue un point essentiel pour les équipes d'ATMB: le besoin de traçabilité. « Il était primordial d'avoir un suivi des actions préventives et curatives effectuées sur nos équipements afin d'apporter des preuves aux autorités et aux assurances en cas d'accident », explique Hervé De Ruffray.

### Souplesse et ergonomie, deux critères essentiels

C'est pour toutes ces raisons qu'ATMB a décidé de mettre en place une GMAO. Après l'élaboration d'un cahier des charges



Hervé De Ruffray, responsable du service maintenance des équipements dynamiques (SMED) de l'ATMB

poussé, ATMB a rencontré différents éditeurs de GMAO. « Nos critères de choix étaient à la fois techniques et financiers, nous précise Hervé De Ruffray, néanmoins, nous avons deux critères essentiels: la souplesse et l'ergonomie de la solution choisie. » Concernant la souplesse, Hervé De Ruffray explique « qu'il était crucial que la solution de GMAO ne soit pas trop lourde à gérer et qu'elle fasse preuve de souplesse en s'adaptant parfaitement aux spécificités liées à la gestion autoroutière ». L'ergonomie de la solution était également un point déterminant puisqu'ATMB « recherchait une solution peu coûteuse offrant de larges fonctionnalités tout en restant simple à utiliser par les techniciens et par les différents demandeurs ». Le choix d'ATMB s'est donc porté sur MaxiMaint qui répondait parfaitement à l'ensemble de ces critères. Lors du déploiement de la solution, Monsieur De Ruffray a particulièrement apprécié la collaboration avec l'éditeur: « Les équipes de Dima Maint ont fait preuve d'une grande écoute et de

beaucoup de professionnalisme afin de mener notre projet dans les meilleures conditions. » La solution logicielle mise en œuvre s'appuie sur un serveur Oracle avec 18 licences simultanées; les modules commande & budget, planning & ligne de BT, et le module multimagasins ont été déployés. À noter les matricules outillages, la gestion des IP prioritaires et de plus un module Web avec demande d'intervention et bon de travail illimités. Après plus de deux ans d'utilisation, Hervé De Ruffray est toujours aussi satisfait de MaxiMaint: « Les bénéfices sont nombreux, aujourd'hui, toutes les demandes d'intervention sont réalisées sous MaxiMaint selon trois niveaux d'urgence. » Via un portail Web, le demandeur réalise très facilement ses demandes d'intervention. Grâce à des

champs obligatoires, la demande est suffisamment précise pour que les équipes techniques puissent intervenir immédiatement. Le demandeur peut ensuite suivre l'évolution de sa demande et savoir à quel moment celle-ci est clôturée.

### Pour une maintenance sereine et efficace

MaxiMaint est devenu un outil de communication pour tous les techniciens. « Quel que soit leur site, souligne Monsieur De Ruffray, les techniciens disposent d'informations sur chaque équipement, un historique des pannes, et chacun bénéficie de la connaissance des pannes déjà résolues auparavant par d'autres. C'est une mémoire commune. » Avec

le logiciel les équipes d'ATMB peuvent désormais extraire des statistiques extrêmement précises sur les pannes les plus fréquentes, les temps passés par technicien et par type d'équipement, le nombre d'interventions en astreinte...

Le logiciel constitue bien évidemment une aide précieuse pour planifier le travail et notamment toutes les interventions préventives. Ainsi, pour ne pas oublier une action préventive, le technicien concerné reçoit des alertes lui précisant le travail à accomplir. Désormais, les équipes d'ATMB sont beaucoup plus sereines, toutes les informations de maintenance préventive et curative sont historicisées pour répondre aux éventuelles demandes des assurances et autorités en cas d'accident. ■

F. P.

**N'ATTENDEZ PAS QU'IL SOIT TROP TARD!**

**BOITIER SANS HUBLOT**

**HUBLOT IP67 POUR LE CONTRÔLE PAR THERMOGRAPHIE CONFORME AUX NORMES ÉLECTRIQUES APPLICABLES**

www.hvir.com Tél. : 05 59 06 00 58 Fax : 05 59 06 82 84

FEMER LE CAPOT CLOSED SHIELD APRES INSPECTION AFTER INSPECTION

H.VIR 75 type 20

BREVETE PATENTEE H.VIR®

Haute Vision InfraRouge

High Vision InfraRed

EMPLOIRANGE : 0,3 - 13 µm

www.hvir.com