

Centres de compétences

Concept, mise en place et organisation

Journée de l'interaction du 10.10.2024

Simon Berner, RAILplus AG



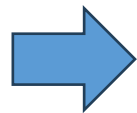
**RAILplus**
Interaction



Situation initiale

Des centres de compétences pour assurer la pérennité des connaissances

- La maîtrise de système Interaction est limitée dans le temps (jusqu'en 2027).
- Les ressources pour un déploiement à grande échelle auprès des chemins de fer ne sont pas disponibles.
- Consigne de l'OFT : une solution de raccordement dans la gestion des connaissances doit être mise en place.



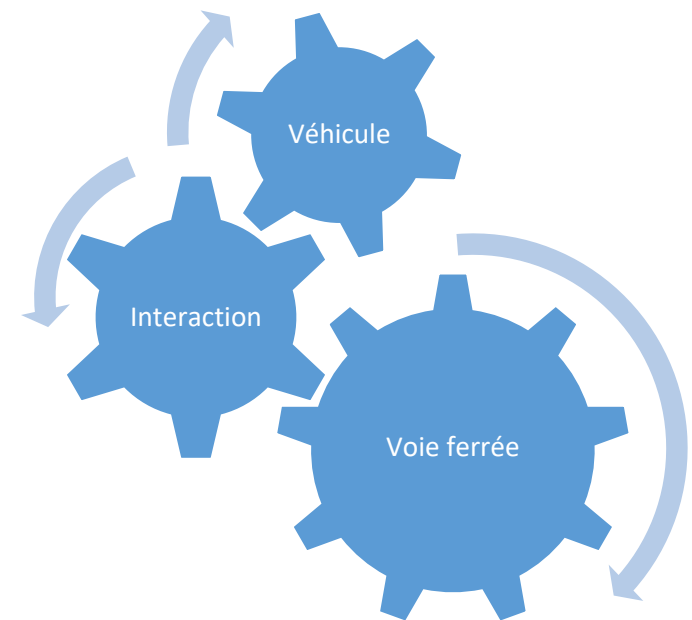
Création de centres de compétences pour assurer la pérennité des connaissances à long terme.



Centres de compétences

... pour une augmentation durable de la rentabilité globale

- **Soutien aux chemins de fer:** Les centres de compétences accompagnent les chemins de fer dans la mise en œuvre efficace de solutions économiques dans les domaines de l'interaction, de l'infrastructure et du matériel roulant afin d'augmenter la rentabilité globale.
- **Interlocuteur central et solutionneur de problèmes:** En tant qu'experts de premier plan, les centres de compétences sont le principal interlocuteur pour les questions relatives à l'interaction, à la voie ferrée et au véhicule, et proposent des solutions efficaces aux problèmes grâce à une collaboration étroite, des technologies de pointe et des approches innovantes.
- **Gestion des connaissances et innovation:** Les centres de compétences préservent à long terme les connaissances existantes, élaborent des solutions de bonnes pratiques, garantissent des processus de maintenance véhicule/voie optimisés sur le plan économique grâce à des méthodes modernes de gestion des actifs et à la digitalisation.



Rentabilité

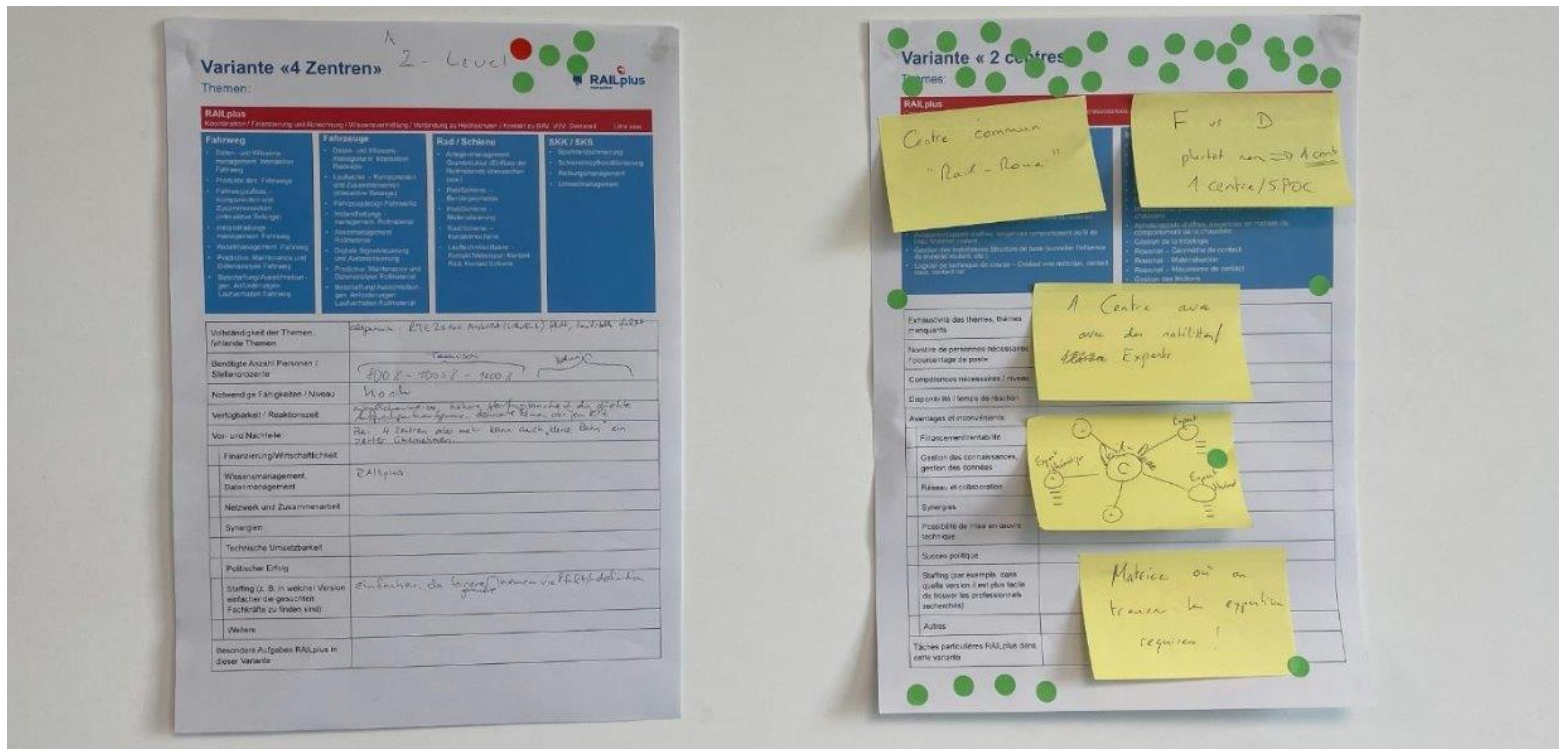
Le potentiel d'économie véhicule/voie ferrée est important

- **Exploitation des synergies et solutions communes:** Grâce à la collaboration du secteur de la voie métrique et à la mise en œuvre des solutions élaborées, nous gagnons grandement en efficacité.
- **Choix des bons composants et matériaux:** Le choix et l'optimisation coordonnés des composants de la voie et des véhicules, basés sur les connaissances acquises, prolongent la durée de vie, réduisent les coûts de maintenance et augmentent ainsi l'efficacité de l'ensemble du système.
- **Stratégies de maintenance optimisées:** La mise en œuvre de méthodes modernes de gestion des actifs et le recours à la digitalisation permettent de réaliser des économies significatives sur les coûts du cycle de vie.



Atelier de la 2e journée d'interaction

La solution réseau comme variante privilégiée



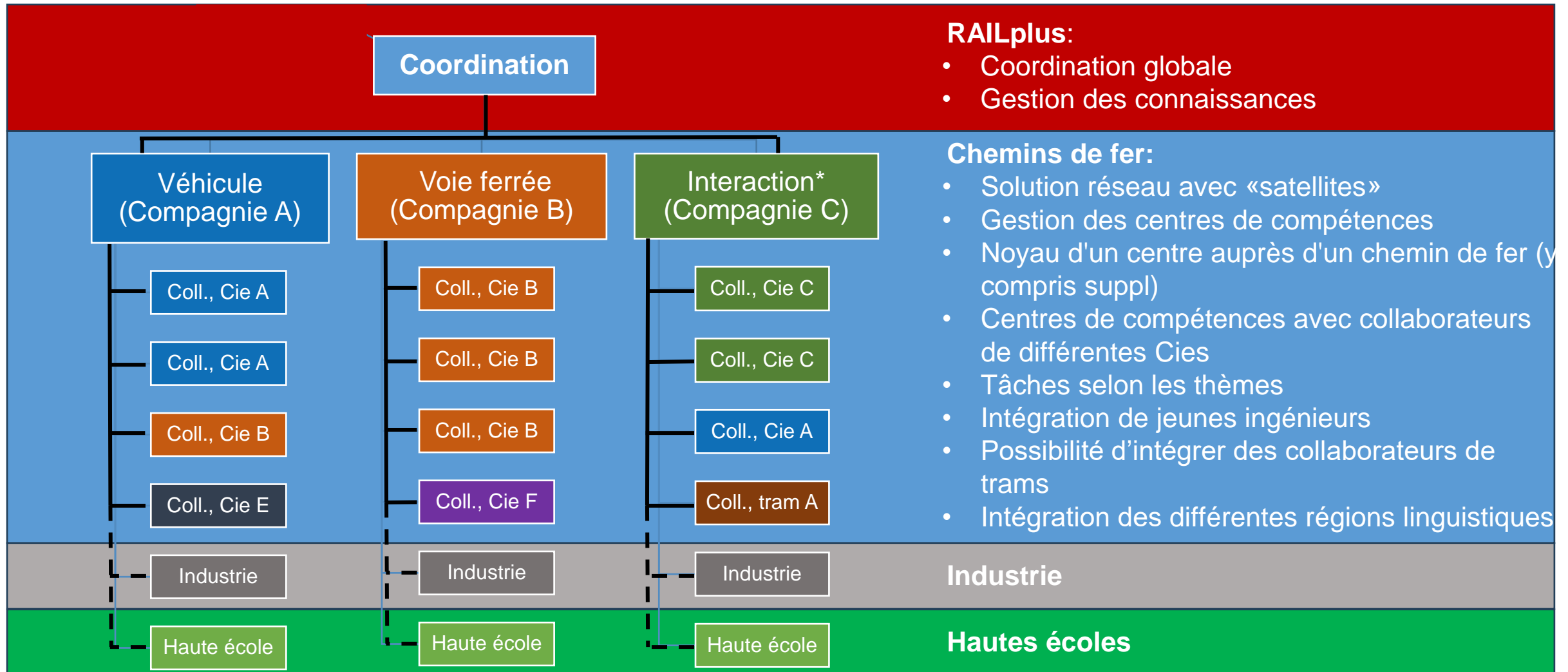
plusieurs centres

un centre (réseau)

Centre de compétences: solution réseau



Input de l'atelier stratégique des directeurs, MB, échange d'experts, TB



*Centre de compétence Interaction: rail/roue, y.c. tribologie

Options concernant les centres de compétences

Coordination générale par RAILplus pour toutes les variantes

| Variante | Interaction | Voie ferrée | Véhicule | Total FTE Phase de mise en place | Total FTE Suite |
|---|------------------------------|------------------------------|---|----------------------------------|-----------------|
| A Un centre de compétences Interaction | Centre de compétences | - | - | 2.5 FTE | 5.5 FTE |
| B1 Deux centres de compétences Interaction / Voie ferrée | Centre de compétences | Centre de compétences | - | 4 FTE | 8.2 FTE |
| B2 Deux centres de compétences plus «Véhicule light» | Centre de compétences | Centre de compétences | Centre light Ressources supplémentaires auprès de certains chemins de fer pour des thèmes spécifiques | 4.5 FTE | 9.5 FTE |
| C Trois centres de compétences | Centre de compétences | Centre de compétences | Centre de compétences | 6 FTE | 12.1 FTE |

Situation actuelle des centres de compétences

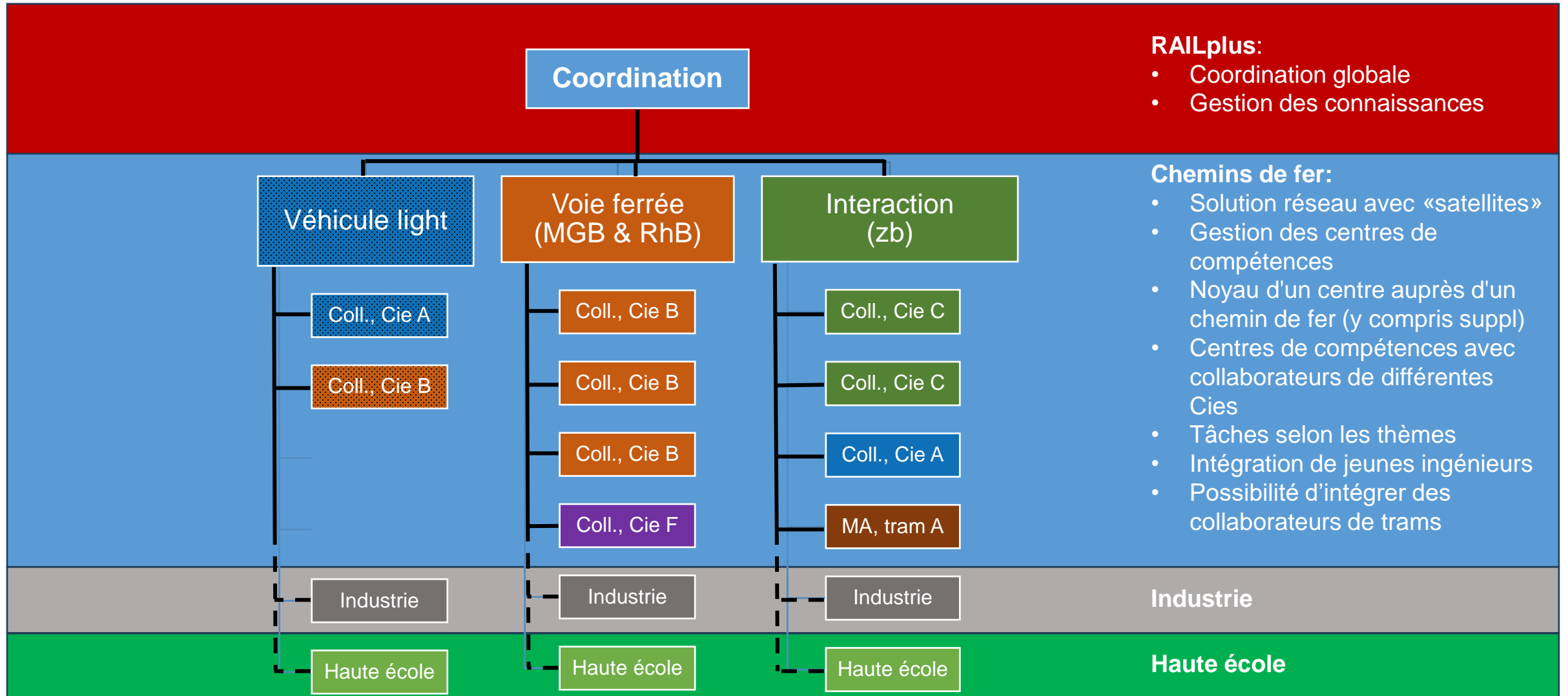
Gestion des centres de compétences et satellites

| Centre | Gestion | Candidatures Satellites |
|--------------------------------|------------------------|-------------------------|
| Interaction (tribologie incl.) | zb | TPF / Travys / MOB |
| Voie ferrée | Co-direction MGB & RhB | Travys / Forchbahn / AB |
| Véhicule | | AB / Travys / MOB |

Remarques :

- MGB & RhB : co-direction dans un modèle de rotation avec un rythme de 3 ans. Début MGB
- Intérêt des tramways à collaborer en tant que satellites.

Variante favorisée



Proposition de financement

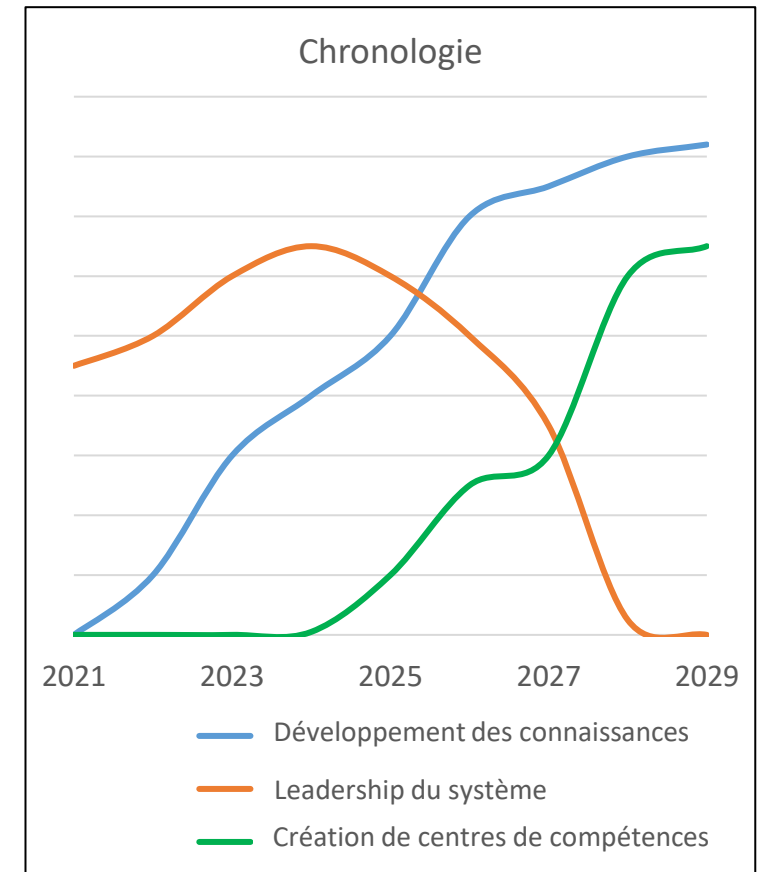
Catalogue de prestations et financement

| Prestation | Lead | Financement | Remarques |
|---|-----------------------|--|---|
| Coordination | RAILplus | Financement assisté par système | Coordination avec les centres de compétences, CA RAILplus, OFT/UTP, voie normale, hautes écoles, communication et site Internet |
| Rollout / Mise en œuvre des solutions | Chemin de fer | Financement assisté par système | Garantie de l'efficacité des solutions mises en œuvre |
| Conseils spécifiques aux chemins de fer / Trouble Shooting | Chemin de fer | Financement partiel par les chemins de fer | 5 jours par an, Consultation gratuite par compagnie, consultations supplémentaires à plein tarif selon une offre/commande |
| Gestion des connaissances: bases | Ch. de fer / RAILplus | Financement assisté par système | Connaissances existantes: documentation, modules de connaissances, collaboration avec les universités, journées d'interaction |
| Gestion des connaissances: formations | RAILplus | Financement par les chemins de fer | Autonome Similaire aux modèles de coûts existants RAILplus |
| Gestion des connaissances: dév. de nouvelles connaissances Voie et véhicule | Chemin de fer | Financement assisté par système | P. ex: produits et processus innovants, gestion des actifs (digitalisation incluse) |

Transfert des ressources

Staffing final des centres de compétences seulement après la fin de la maîtrise de système

- Début de la mise en place des centres de compétences en 2025
- Ressources réduites en phase de mise en place avec focalisation principale:
 - Transfert de connaissances Maîtrise de système -> Centres de compétences
 - Transfert de connaissances Centres de compétences -> Chemins de fer (p. ex. SKK)
- Création de ressources supplémentaires en 2026 et 2027 parallèlement à la réduction des ressources dans la maîtrise de système (fin de la maîtrise de système en 2027)
 - Transfert des ressources de la maîtrise de système vers les centres de compétences



Feuille de route

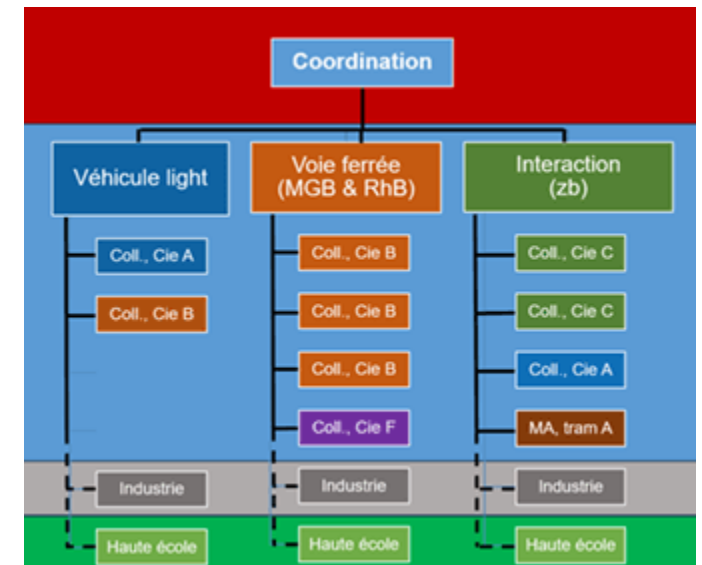
Mise en place des centres de compétences

| Événements / phases | 2024 T1 | 2024 T2 | 2024 T3 | 2024 T4 | 2025 T1 | 2025 T2 |
|--|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Définition des thèmes | ▶ | | | | | |
| Journée des resp. des groupes de travail | ⊙ | | | | | |
| Conférences des directeurs | ⊙ | | ⊙ | | | |
| Journées de l'interaction | | ⊙ | | ⊙ | | |
| Atelier strat. des directeurs | | ⊙ | | | | |
| Comité de pilotage | | | ⊙ | | | |
| Séances des groupes de trav. | ▶ | | | | | |
| Spécification des centres de compétences | | ▶ | | | | |
| Réunion du CA | | | | ⊙ | | |
| Mise en place des centres | | | | | ▶ | |

Situation actuelle des centres de compétence

Résumé

- Variante favorisée : interaction, voie de circulation, véhicule light
- Discussions en cours avec l'OFT pour clarifier la question du financement (demande faite au comité de pilotage)
- Elaboration avec les chemins de fer du concept, des catalogues de prestations et des tâches, des compétences et des responsabilités
- Les discussions avec les satellites sont encore ouvertes
- Réunion du CA de RAILplus le 13 novembre 2024 : décision sur les centres de compétences
- Objectif : démarrer les centres de compétences en 2025
- Transfert des ressources de la maîtrise de système vers les centres de compétences



Merci beaucoup!

