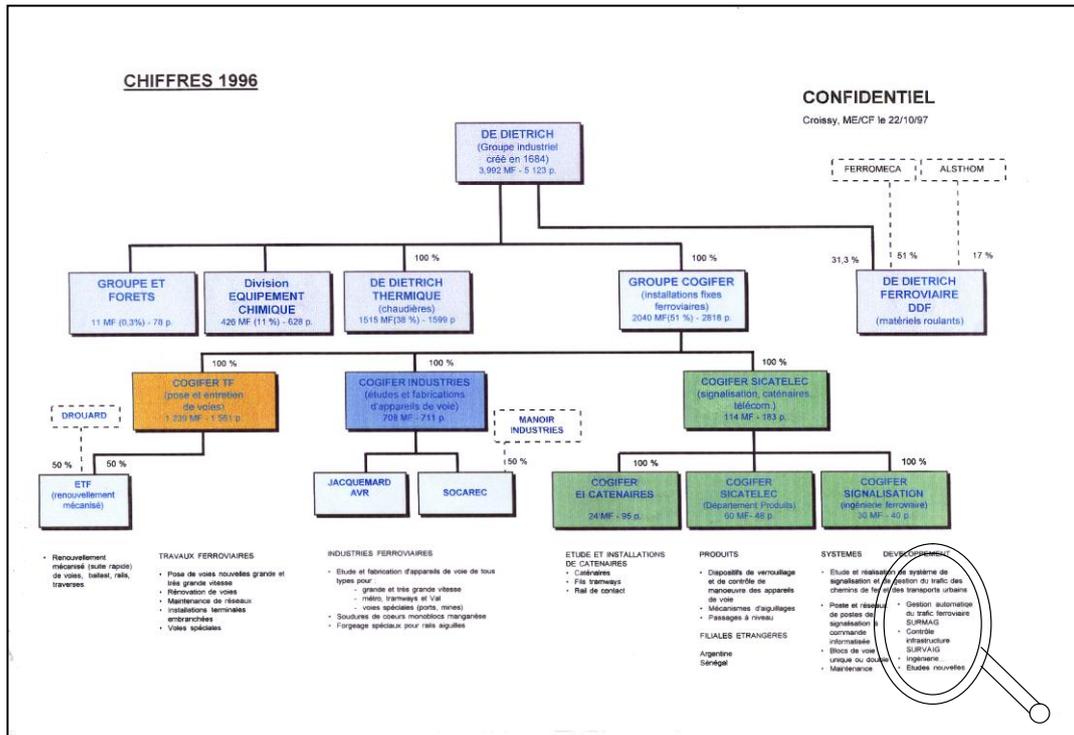


Directeur du développement chez COGIFER de 1995 à 1998

Le groupe Cogifer, spécialisé dans les installations fixes ferroviaires du groupe De Dietrich (groupe industriel créé en 1884), était en 1994 dirigé par G. Testar. Celui-ci avait constitué en près de 15 ans, un groupe de 2 MdF de CA qui avait la possibilité de proposer une offre complète en infrastructure ferroviaire à ses clients. Considérant que l'activité de signalisation était stagnante et n'offrait pas de solutions nouvelles, il a souhaité qu'un Département "Développement" en Signalisation soit créé.



Chargé de créer et d'animer ce département, j'ai eu pour première mission de présenter aux chemins de fer Chinois (MOR) à Pékin, un nouveau concept de signalisation ferroviaire, réalisé à partir d'une centrale odométrique : le système SURMAG (dérivé du projet ASTREE de la SNCF, l'ancêtre de l'ERTMS); solution proposée conjointement avec la société TECHNICATOME.

Cependant, après une analyse d'opportunité que j'ai effectuée et qui démontrait l'inadéquation de ce sujet à la réalité, ce projet a été abandonné.

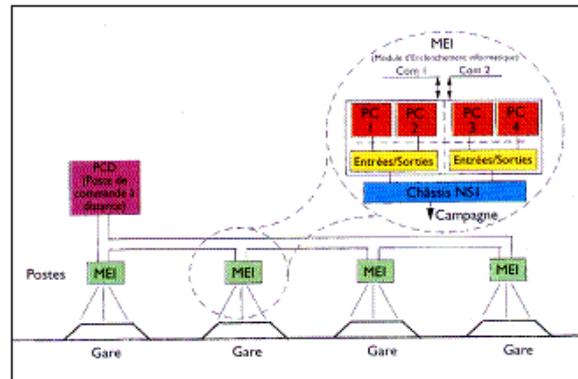
A noter que lors de mon voyage en Chine, il m'a été demandé de remplacer un collègue et de présenter aux spécialistes des chemins de fer chinois la technologie française en matière de caténaires ; je me suis rapidement documenté et j'ai pu assurer cette mission.

J'ai créé et développé l'activité du service avec plusieurs nouveaux systèmes :

1.1 SYSTEME PIPC

J'ai tout d'abord négocié avec un partenaire (ALTEN Industrie), un contrat de collaboration pour que nous puissions réaliser ensemble le prototype d'un système à enclenchement informatique (permettant d'assurer la sécurité des trains sur les voies) à partir de PC industriels (solutions d'avenir offrant les mêmes garanties en sécurité et en disponibilité que les traditionnels relais électromécaniques mais à un coût beaucoup plus compétitif...)

Ce système a été ensuite homologué par la SNCF et il équipe désormais toutes les nouvelles gares de petites et moyennes capacités (<100 itinéraires). (lignes Moirans-St Marcellin, Thann - Kruth, Haguenau...)

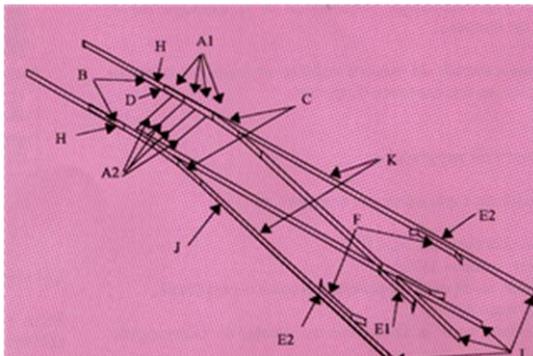


Architecture du PIPC

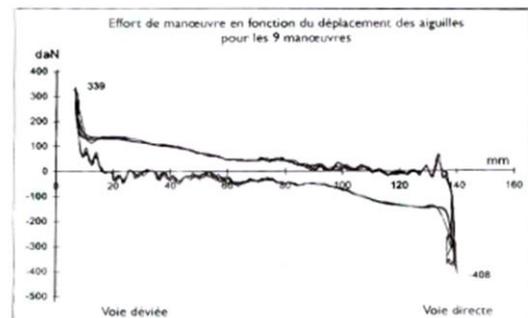
1.2 SYSTEME SURVAIG

Parallèlement à cela, un besoin d'instrumenter des appareils de voie d'accès difficile est apparu. Après avoir constitué une équipe d'ingénieurs, nous avons analysé les différents paramètres qu'il convenait de contrôler, puis défini et testé les capteurs correspondants.

Nous avons réalisé une spécification, déposé un brevet et obtenu la commande d'un prototype SURVAIG à la RATP.



Différents points de mesures d'un appareil de voie à contrôler



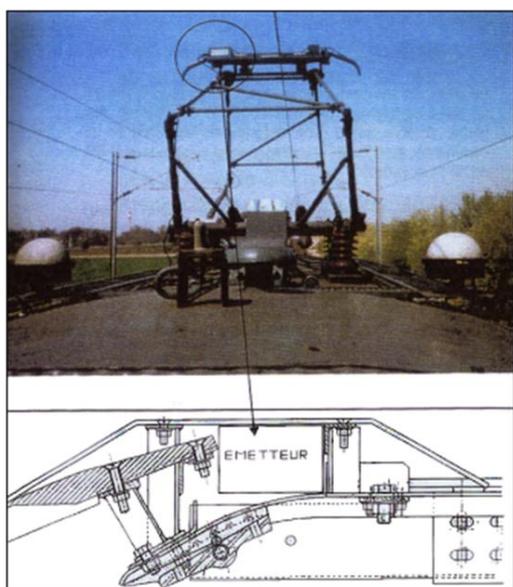
Exemple de courbes obtenues sur l'effort à la manœuvre par rapport au déplacement

Ensuite, un autre système a été vendu à la SNCF pour être testé, puis une quinzaine d'autres systèmes ont été vendus à Singapour et ailleurs...

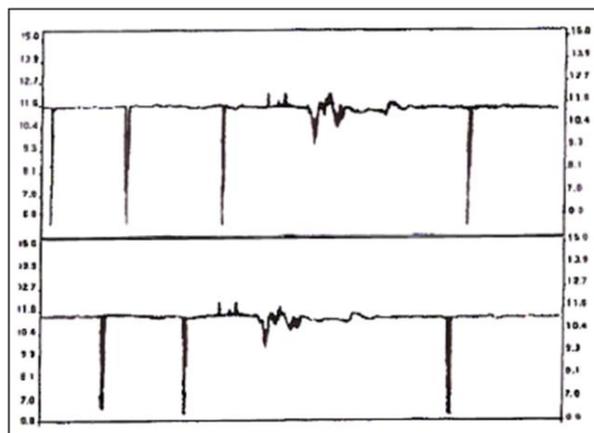
1.3 SYSTEME SURJOINT

Je me suis alors rapproché d'un autre partenaire, ayant une expertise en traitement de l'image (la Société Cybernetix), pour répondre à une consultation de la SNCF sur la mesure automatique (et à 80 km/h) des joints de dilatation des rails, ce qui devait permettre à terme de réduire de manière significative les campagnes de mesure qui s'effectuent traditionnellement au printemps, à la main (avec un gabarit) et à pied le long de voie...

Principe de fonctionnement



Implantation des capteurs sur le pantographe



Résultat obtenu : détection « répétitive »
de l'anomalie détectée

Depuis, plus de 18 systèmes ont été vendus en France et à l'étranger.

1.5 EXPERTISE EN SIGNALISATION

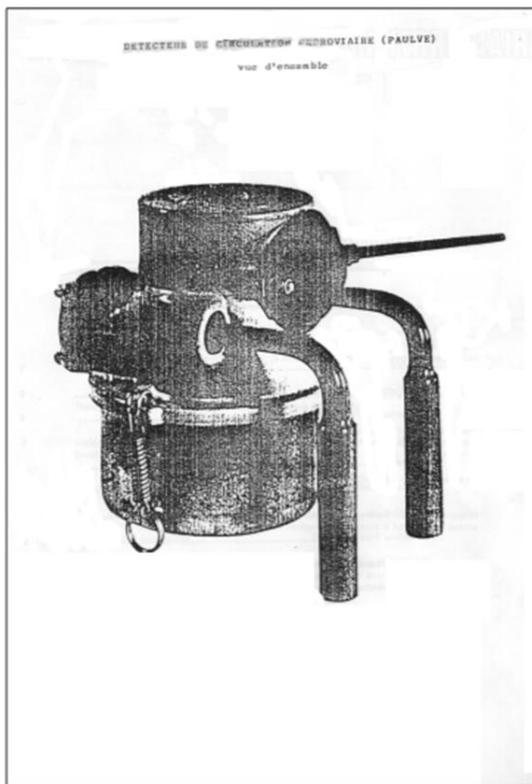
Eurotunnel ayant un problème de déclenchements intempestifs de la signalisation dus à la mauvaise isolation des circuits de voies, j'ai proposé d'organiser une expertise en tunnel pour déterminer la cause exacte et proposer des solutions. C'est ce que j'ai réalisé en faisant travailler des spécialistes de la SNCF, de l'EDF et du LCIE.

1.6 RESPONSABLE DU BUREAU D'ETUDE DE SIGNALISATION

J'ai été chargé de la reprise en mains de la gestion de ce Bureau d'Etudes (15 personnes) avec mises à jour des métrés (pour régulariser les arriérés de facturation), transfert de l'activité sur un autre site (à Beauchamp), puis fermeture de ce BE sans heurts sur le plan social.

1.7 DOCUMENTATION COMMERCIALE

J'ai également repris l'ensemble des outils promotionnels et en particulier la documentation des produits et systèmes de signalisation. Parti de documents "mal photocopiés", j'ai pu constituer une véritable documentation complète et cohérente (souvent avec « les moyens du bord »).



Avant



Après

Avec l'arrivée d'un nouveau président, l'activité de développement s'est arrêtée et j'ai été amené à proposer à d'autres sociétés mon expérience du secteur ferroviaire.