

## GRAND OUEST

> Optimisation de la maintenance

## Du naval au terrestre, du navire au site de production

**LGM grand-Ouest veut faire profiter les entreprises de la région de son expertise en organisation et optimisation de la maintenance. La méthodologie a fait ses preuves dans le secteur naval et est parfaitement dimensionnable aux problématiques des sites de production. Les enjeux : réduire à la fois les coûts de maintenance et la fréquence ou la durée des pannes.**

**L**GM grand-Ouest (Nantes et Brest) s'est fait une spécialité des missions d'organisation et optimisation de la maintenance pour le secteur naval. Maître d'œuvre du maintien en conditions opérationnelles (MCO) du *Beau-temps-Beaupré*, un navire hydrographique et océanographique de la Marine nationale, LGM veille notamment à maintenir disponible l'ensemble des systèmes pour la bonne réalisation des missions. En résumé, le bâtiment doit pouvoir naviguer 330 jours par an. Pour le client, c'est la garantie contractualisée de pouvoir compter 100 % du temps – hors périodes prévisionnelles d'arrêt technique propres au milieu naval – sur les quelque 1 600 équipements que compte le navire.

Le pilotage de l'organisation et de l'optimisation de la maintenance en secteur naval est un exercice complexe et complet. Complexe parce que les systèmes sont contraints de fonctionner sans interruption et qu'il faut anticiper les pannes afin de prévoir les rechanges, outillages et moyens nécessaires à la remise en état. Complet parce qu'il réclame des connaissances dans tous les domaines : propulsion Diesel, propulsion électrique, génération et distribution d'énergie, contrôle commande, production d'eau douce, circuits hydrauliques, circuits d'eau de mer,

engins de manutention... Sans compter qu'un navire en mission, qu'il se trouve en pleine mer ou sur les côtes d'un continent éloigné, est à distance de tout son réseau d'intervenants habituels.

Un certain nombre de problématiques sont communes à une usine, à un site de production et à un navire. C'est pourquoi LGM s'est attaché à rendre transférables les points clés de sa méthodologie. « *Ainsi, les problématiques de planification des travaux, l'analyse dite LORA, la contractualisation avec les sociétés extérieures, la définition et l'approvisionnement des rechanges, la définition des stocks restent les mêmes*, commente Patrice Ripoche, directeur de LGM grand-Ouest. *Seuls changent les paramètres de calibration.* » Cette dernière est développée en trois étapes principales : définition du plan de soutien, déploiement des moyens et mise en œuvre de la maintenance.

### La meilleure équation possible coût/ disponibilité

Une entreprise faisant appel à un spécialiste de l'optimisation de la maintenance doit s'attendre à la mise en place d'une méthodologie découpée en trois grandes phases. La phase 1, dite de définition, comprend l'élaboration du plan de maintenance, la définition des outillages



Patrice Ripoche, directeur de LGM grand-Ouest

et pièces de rechange nécessaires, la planification des tâches et l'élaboration de la documentation. À ce stade, la mise en œuvre de l'analyse dite LORA, tout droit issue des pratiques de l'industrie de la défense, est déterminante.

LORA pose la problématique de la maintenance dans les termes suivants : « *qu'est-ce que je répare, jusqu'à quel niveau je répare, voire même, est-ce que je répare* ». L'outil LORA est un outil d'aide à la décision extrêmement puissant et parfaitement configurable. Nourri des

données des études d'analyse de maintenance, il peut conclure au changement de pièce, à une décision de maintenance soit interne soit contractualisée à l'externe ou encore au changement pur et simple de l'équipement défectueux. Décisions prises à l'aune de la meilleure équation possible coût/disponibilité. La phase 2 est celle du déploiement avec la mise en œuvre d'un outil de GMAO (gestion de la maintenance assistée par ordinateur) garant de l'organisation des ressources et des moyens et bien sûr de la traçabilité. C'est là aussi que sont constituées et formées les équipes internes responsables de la maintenance en fonction de la politique de maintenance définie. La phase 3 est celle de la mise en œuvre de la maintenance.

Sachant que les ressources de l'entreprise dimensionnent ses effectifs, il existe différentes organisations type. « Soit nous accompagnons le responsable maintenance dans le pilotage des grosses interventions que nous appelons arrêts techniques dans le secteur naval,

*soit nous proposons une prise en charge globale de la maintenance avec engagement de la disponibilité, reprend le directeur de LGM grand-Ouest. Notre mission peut comprendre la planification, le pilotage des intervenants, l'approvisionnement des rechanges et la certification. Elle est adaptée au contexte de l'industriel. C'est une approche pragmatique de la maintenance. »*

### S'interroger sur ses pratiques de maintenance

Des équipements arrêtés trop fréquemment ou trop longtemps pénalisent la production et donc la santé financière de l'entreprise. Même chose lorsque le coût de la maintenance a tendance à augmenter de façon importante. « La situation se rencontre assez fréquemment, témoigne Patrice Ripoche. Dans le premier cas de figure, c'est l'indisponibilité d'une ou plusieurs pièces de rechange qui a bloqué le processus de maintenance. » Dans le second cas, c'est souvent

le recours dans l'urgence à un opérateur lambda qui a fait gonfler les devis.

Les bonnes pratiques en la matière pourraient s'énoncer de la façon suivante : définition de la politique de maintenance, des opérations de maintenance préventive avec les rechanges et moyens associés, des opérations de maintenance prédictive avec les mesures associées, des risques de maintenance corrective (pannes) et solutions de remise en état. « Dans tous les cas, nous commençons par faire une analyse des systèmes pour définir la solution la mieux adaptée. »

Faire de l'optimisation de la maintenance permet d'augmenter nettement la disponibilité d'un système de production autrement dit, de le fiabiliser. « Mais, précise Patrice Ripoche, pas à n'importe quel coût. » Car, pour les entreprises, il y a un gain de 15 à 20 % à attendre sur le poste maintenance sans compter qu'un équipement qui ne tombe pas en panne est par définition productif. ■

Catherine Charles

**LGM**

## Cap maintenance

Planification et conduite de travaux

Optimisation de la maintenance

Déploiement de GMAO

Optimisation de stocks

AMOS

Contact  
LGM Grand-Ouest  
73 route de Vannes  
44100 NANTES  
Standard : 02 40 94 05 60  
www.lgmgroup.fr