

SNCF CIM

Titre de la mission/de la problématique

Aide au Repérage des Portes (ARP) low cost et innovant

Présentation de la structure et de son domaine d'activité

Que fait votre entreprise ?

Où est implantée votre entreprise ?

Quels sont vos perspectives d'avenir (technologies, marché, etc.) ?

Quelle démarche mettez-vous en place pour atteindre ces objectifs ? (introduction à la problématique)

1. Le Centre d'Ingénierie du Matériel SNCF (CIM) est basé au Mans. Nous sommes 300 agents, principalement techniciens et Ingénieurs.
Le CIM intervient comme expert technique ferroviaire pour le compte de la SNCF et d'autres entreprises ferroviaires, des constructeurs ou des équipementiers
Nos principales activités: l'acquisition, la transformation, l'admission des matériels roulants ferroviaires (voyageurs et fret) mais aussi la Normalisation et la Réglementation et pour ce qui nous concerne aujourd'hui la Recherche et le développement
 2. L'un de nos objectifs est d'être force de propositions pour nos maitrises d'ouvrage internes et externes, notamment en proposant des solutions répondant au mieux aux besoins de nos voyageurs.
C'est le rôle qui incombe à notre entité R&D soutenu par un ensemble d'experts
-

Problème rencontré par l'entreprise et objectifs de la mission

Quel problème rencontrez-vous dans votre démarche ?

Quels sont les objectifs à remplir pour résoudre votre problème ?

Sous quelle forme devra se présenter la réponse finale du solutionneur ?

1. L'aide au repérage des portes répond à un besoin des personnes non voyantes. Il leur permet de localiser à la demande les portes d'accès des trains depuis le quai en activant une annonce sonore au droit des portes au moyen d'une télécommande à ondes radio – les caractéristiques des ondes sont définies par une norme française (2 télécommandes à
-

montrer). L'ARP n'est pas requis par la réglementation mais est très attendu par les associations de personnes non et malvoyantes.

2. L'implantation de la solution telle que proposée aujourd'hui est jugée par nos MOA trop coûteuse, d'où les difficultés pour la généraliser sur les nouveaux matériels ou à l'occasion d'une rénovation.
De plus, la solution actuelle s'appuie sur un système franco français et la rend difficilement utilisable en dehors de nos frontières. Il nous est par conséquent difficile de challenger des solutions proposées par d'autres exploitants ferroviaires dans le cadre de l'écriture des référentiels européens.
3. A considérer, les personnes non voyantes ne veulent pas sortir leur téléphone de leur poche. Proies trop faciles, ils craignent de se le faire voler.
4. L'objectif consiste à étudier d'autres technologies avec des objectifs de coûts et en s'affranchissement d'équipement spécifique (solution 100% digital).
La solution doit être:
Implémentable facilement dans un train
Respecter les normes en vigueur
Interfaçable avec différents systèmes d'information voyageurs
Evolutive sans modification lourde
5. Maquette permettant de vérifier la validité du concept d'ici la fin de l'année - POC

Modalités de la collaboration (facultatif)

Quelles ressources (humaines ou matérielles) seront mises à disposition du solutionneur durant le projet ?

1. Moi-même pour définir les besoins. Nos experts Système de Management de l'Information Train (SMIT) pour définir les contraintes techniques liées au système ferroviaires ainsi que nos experts acousticiens. Appel à des personnes non voyantes pour tester les solutions

Perspectives en cas de succès

L'entreprise donnera quelles suites au projet livré par le solutionneur ?

Y-aura t-il une collaboration étendue entre l'entreprise et le solutionneur ?

1. La solution pourra être proposée dans nos projets d'acquisition et particulièrement dans le cadre de transformations de trains existants
2. Dès lors que la solution est rendue universelle, son introduction dans les référentiels européens (normes et règlements) est possible – ouverture du marché à d'autres opérateurs ferroviaires.

