

Les ingénieurs Icam dans la construction navale

C.M.N. (Constructions Mécaniques de Normandie)

La R&D en construction navale

Depuis les années 80, la construction navale civile (transport de marchandises, navires de travail) s'étant déplacée en Asie (Chine, Corée du Sud) où elle bénéficie de coûts de main d'œuvre réduits, la construction navale en Europe s'est spécialisée dans les navires à forte valeur ajoutée : navires de croisières, navires militaires, navires scientifiques, yachts...

Pour garder des parts de marché, la construction navale en Europe doit continuellement innover pour rendre ses produits toujours plus attractifs et améliorer l'efficacité de ses procédés de fabrication.



© AVOTRIMAGE trimaran Ocean Eagle 43

Amélioration des produits

La construction navale n'a jamais cessé de faire évoluer ses produits.

Le grand public a pu constater cette évolution dans le domaine des voiliers de course où l'on est passé d'une vitesse de traversée de l'Atlantique de 10,2 nœuds soit 12 jours (goélette de 56m Atlantic en 1905), à 32,94 nœuds soit 3 jours (trimaran de 40m Banque Populaire V en 2009). Des évolutions comparables ont été constatées lors de courses autour du monde et lors des régates de la Coupe America. En 40 ans, nous avons vu apparaître plusieurs ruptures technologiques : les multicoques, les structures de plus en plus légères et performantes (aluminium puis matériaux composites dont les pré-imprégnés carbone/epoxy), des ballasts, des quilles basculantes, des foils, des mâts ailes puis les ailes rigides...

Les autres secteurs de la construction navale ont bénéficié d'évolutions comparables quoique moins spectaculaires. La construction navale touche à presque tous les domaines de l'ingénierie. Au-delà de l'architecture navale (études de stabilité, de mouvements de navires, de structure, de propulsion...), la construction navale s'intéresse à l'aérodynamique des superstructures (cheminement des gaz d'échappement, courants d'air sur les ponts extérieurs), à la réduction des bruits et vibrations, à la production et à la distribution de l'énergie électrique, à la climatisation, à la furtivité...

Les principaux axes de R&D pour les navires touchent :

- à l'amélioration de la sécurité
- aux économies d'énergie
- à la réduction des bruits et vi-



Par Thierry Regnault
(81 IL)



brations

■ au développement du confort...

Evolution des paquebots et des navires de transport de passagers.

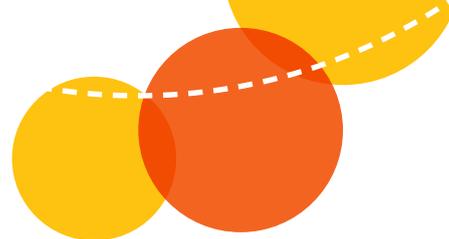
Les derniers paquebots vendus présentent des économies d'énergie par rapport à leurs prédécesseurs. La mise en vigueur de nouvelles normes relatives aux gaz d'échappement va nécessiter d'équiper les navires de systèmes de filtrage/lavage (comme ceux de la filiale LAB de la CNIM) ou d'équiper les prochains navires d'une propulsion au gaz naturel liquéfié (LNG) ou mixte.

Evolutions des patrouilleurs CMN

Les développements à CMN ont porté sur les mâts intégrés (mâts de forme conique intégrant les antennes radars et autres capteurs permettant de réduire la signature radar du navire). Ils ont également abouti à la mise au point de 2 navires : un intercepteur de 32m construit en aluminium et capable de vitesse de 50 nœuds et un patrouilleur trimaran de 43m l'Ocean Eagle capable d'une vitesse de 30 nœuds avec une propulsion modeste, ce qui permet une réduction des coûts opérationnels.

Evolutions des sous-marins.

Les développements sur les sous-marins ont porté sur la réduction de la signature acoustique et plus récemment sur la mise au point d'une propulsion



non nucléaire.

Amélioration des procédés de fabrication

La mise au point de procédés de fabrication toujours plus efficaces fait partie des priorités des chantiers.

Toutes ces évolutions ont dû être préparées à l'avance par un effort de R&D.

La diversification des énergies marines renouvelables (EMR)

Depuis quelques années apparaît le secteur des énergies renouvelables. Les acteurs de la construction navale en Europe voient dans ces marchés une possibilité de diversification.

Les travaux d'installations et les opérations de champs d'éoliennes au large des côtes françaises vont créer tout un secteur économique. Plusieurs acteurs français (DCNS, CMN/Hydroquest, Alstom) travaillent actuellement à la mise au point d'hydroliennes, des machines capables de récupérer l'énergie des courants de marées.

La place des Icam dans la construction navale

On retrouve des ingénieurs Icam dans beaucoup de chantiers français où leur formation généraliste à dominante mécanique leur permet de s'adapter à tout un ensemble de missions. A CMN nous avons eu plusieurs générations d'ingénieurs Icam dont Roland Gest (52IL) responsable du bureau d'études et des essais jusqu'en 1986, Gérard Boulant (69IL) responsable de programme.

Les possibilités de la construction navale vont au-delà des postes offerts dans les chantiers constructeurs. On va trouver des ingénieurs et techniciens dans des bureaux d'études indépendants, chez des fournisseurs d'équipements, chez les armateurs comme chefs d'armements chargés du suivi des opérations et des travaux d'entretien, comme chargés des constructions neuves avec des déplacements à l'étranger, dans les sociétés de Classification...

Le Groupe Bénéteau

Par Edouard Vincent (100 IN)

Le Groupe Bénéteau, créé en 1885, est spécialisé dans la construction de bateaux de plaisance, de voiliers de luxe et de maisons mobiles.

Le Groupe est devenu n°1 mondial des constructeurs de voiliers, monocoques et multicoques et l'un des premiers acteurs mondiaux sur le marché des bateaux à moteur. Il est présent dans plus de 50 pays.

La division nautique du groupe est organisée autour de plusieurs chantiers :

2 chantiers historiques sont situés en Vendée : Bénéteau à Saint Gilles Croix de Vie et Jeanneau aux Herbiers. Ces 2 sites sont chargés de la conception des bateaux tant voiliers que moteurs.

Mais le groupe possède aussi un site à Bordeaux depuis 1994, dédié à la marque Lagoon, qui conçoit et fabrique des bateaux de plaisance de grande taille ou industriels.

En 2009, un site a, également, été créé en Italie, à Monfalcone, dédié à la marque Monte Carlo Yacht, et spécialisé dans la fabrication de grands yachts.

Enfin, le Groupe possède un site tertiaire appelé BJT (Beneteau Jeanneau Technologie), situé à Dompierre sur Yon, en Vendée, et qui regroupe les fonctions supports comme les achats, la logistique, la planification industrielle, et, une équipe de R&D en charge de la définition des standards du groupe et de la réalisation des prototypes.

Le Groupe dispose d'une trentaine d'usines à travers le monde : en Vendée, à Bordeaux, mais aussi aux USA, en Amérique du Sud, en Pologne, en Italie et s'étend sur plusieurs marques : Bénéteau, Jeanneau, CNB, Prestige Yachts et Monte Carlo Yachts.

Au total, le groupe fabrique 8500 bateaux par an dont 50% en moteur.

Le Groupe possède plusieurs marques qui couvrent 200 modèles de bateaux de toutes tailles, de moins de 10m à plus de



30m, monocoque et multicoque, moteurs hors-bord et in-bord, ce qui rend son organisation complexe mais efficace tant en R&D qu'en fabrication.

Le Groupe est devenu, progressivement, un leader mondial grâce au succès commercial de ses produits, tant en qualité que grâce à la maîtrise de ses coûts et à ses choix industriels guidés par un actionnariat familial stable qui a toujours investi dans un outil de fabrication moderne et performant.

Le développement du Groupe s'est aussi fait par le lancement de la division habitat, en 1994, ce qui a permis de faire face aux crises répétées de la plaisance, notamment en 2008. Désormais le Groupe occupe une place de leader sur le marché européen de l'habitat de loisirs et se développe sur le marché de l'habitat résidentiel à haute performance environnementale.

Mais le succès du Groupe vient aussi, et surtout, de ses hommes et de ses femmes qui restent passionnés par leur métier, attachés à leur région d'origine.

Pour autant, le marché du nautisme reste fragile comme tout marché de loisir et le Groupe Bénéteau doit renouveler constamment ses gammes pour être attractif et proposer des

DOSSIER

Les ingénieurs Icam dans la construction navale

bateaux adaptés, dans un marché toujours plus concurrentiel. Son internationalisation complexifie également la nature des produits fabriqués dont les spécificités et les réglementations varient dans chaque pays.

Les ingénieurs Icam sont présents dans l'entreprise dans plusieurs métiers : en fabrication et en conception, bien sûr, mais aussi dans des métiers de marketing, d'achats ou de conduite des projets.

Beaucoup sont souvent passionnés de voile mais les profils d'ingénieurs du groupe sont variés et, pour certains, issus d'autres industries telles que l'automobile.



Note d'information complémentaire de la rédaction Icam-Gliwice : 1er étudiant en double diplôme

L'Icam et la Silesian University of Technology de Gliwice, en Pologne, ont conclu un accord permettant à des étudiants polonais de passer deux années en formation ingénieur Icam Apprentissage, en alternance, dans une entreprise française. Ce programme exige l'apprentissage de la langue et permet une véritable intégration culturelle, personnelle et professionnelle. Blazej Witowski, un premier étudiant polonais, a démarré ce programme à l'Icam, site de Vendée, en alternance chez **Bénéteau**, pour la période 2015-2017. **Bénéteau possède des usines en Pologne.**

Bénéteau Brésil

Contrairement à beaucoup de passionnés qui choisissent de travailler pour le groupe afin d'assouvir leur passion, je suis rentré chez Bénéteau par hasard, avec, comme objectif personnel, de réaliser mon apprentissage de 3 ans dans une entreprise forte, en croissance et référence mondiale dans son secteur.

Deux ans plus tard, au moment du choix de mon sujet de projet de fin d'études, on me propose d'intégrer une équipe de 4 personnes, qui a comme projet la création d'une filiale au Brésil.

Durant un peu plus d'un an et demi, j'ai travaillé sur l'implantation des process industriels, et j'ai préparé le lancement en production de la nouvelle usine, située à Angra dos Reis, dans l'état de Rio de Janeiro.

De la première réunion du projet à la mise à l'eau du premier bateau, j'ai vécu une expérience unique, très enrichissante professionnellement et personnellement, avec des hommes et des femmes dif-

férents. Une aventure extraordinaire, dans un contexte international, qui fut également une belle récompense à un apprentissage réussi. J'espère y avoir acquis un esprit d'entrepreneuriat qui m'accompagnera durant ma carrière.

Aujourd'hui, seul français de BENETEAU BRASIL, je coordonne pour le site d'Angra les opérations industrielles. Ma fonction vise, avant tout, à faire le lien entre le Brésil et la France. Un lien technique, mais aussi de valeurs et de transmission de savoir-faire qui requiert une bonne communication, et une remise en cause perpétuelle des idées qui peuvent exister de chaque côté

de l'Atlantique.

La formation humaine que j'ai reçue à l'Icam me permet de m'adapter à ce contexte bi-culturel, et de chercher, au maximum, à valoriser les hommes, ceux qui font le bateau et, en consé-



Par Julien Poirier
(111 AV)



quence, le succès de notre entreprise. Les liens que j'ai pu créer lors de mon apprentissage avec des personnes de différents services me sont aujourd'hui d'une grande aide et un atout considérable dans la réussite des missions qui me sont confiées. Sans compter qu'il y a toujours un Icam pour vous donner un coup de main en cas de besoin...

8 ans plus tard, j'ai toujours la même envie de grandir dans ce groupe qui m'a fait confiance et qui permet à ses collaborateurs de grandir en fonction de leurs aspirations personnelles et professionnelles.

Je comprends mieux pourquoi tant de gens souhaitent intégrer cette belle entreprise : de magnifiques projets, une bonne ambiance et puis, finalement, quel autre métier permet de voir un lever du soleil au pied du Pain de Sucre, à Rio de Janeiro, sur un bateau flambant neuf ?

J'ai ouvert une voie alors, maintenant, j'invite les jeunes étudiant(e)s à venir dans mes pas pour vivre une expérience fantastique.

DOSSIER

Les ingénieurs Icam dans la construction navale



Edouard Vincent

Responsable de pôle Achats-systèmes J'ai intégré le groupe Bénéteau en septembre 2014. Auparavant, j'avais passé 14 années dans le groupe PSA Peugeot Citroën, où j'ai occupé, également, des fonctions dans les services achats. Passionné de voile depuis longtemps, je souhaitais revenir vers l'ouest où j'ai beaucoup aimé mes années à l'Icam de Nantes. Je souhaitais, aussi, travailler dans un secteur lié à ma passion. Mon intégration au sein du groupe Bénéteau s'est bien déroulée, notamment en raison des processus achats qui sont similaires à ceux de l'automobile. Par contre, les problématiques industrielles sont assez spécifiques dans le secteur nautique car les volumes de fabrication sont moindres et les profils de fournisseurs sont différents avec des tailles plus petites et une moindre présence dans les pays à bas-coût. La formation d'ingénieur Icam est adaptée à ce métier où l'approche technique est particulièrement présente. Le service achats travaille, quotidiennement, avec les équipes projet, marketing et techniques. Il est, aussi, en lien avec les équipes « support » comme la logistique et la qualité. L'acheteur est également le relais auprès des fournisseurs pour trouver les meilleures solutions techniques et économiques, à moindre coût. C'est pour cette raison que le métier d'ingénieur acheteur est intéressant car il est situé au cœur de l'entreprise et il permet d'évaluer ses problématiques dans une vision globale de l'entreprise.



Vincent Piel

J'ai rejoint Jeanneau, il y a 5 ans, l'une des marques phares du Groupe Bénéteau. Passionné de voile depuis mon enfance, je suis, aujourd'hui, Product Manager pour les bateaux à moteurs, soit une trentaine de modèles. Leur valeur varie de 15000 € à plus de 600000 € et les volumes de production vont de quelques dizaines à plusieurs centaines d'unités par an. Si les grosses unités sont fabriquées en Vendée, les modèles les plus simples sont fabriqués dans notre usine de Pologne. L'anglais est donc ma langue quotidienne de travail.

Je fais partie d'une petite équipe dont la mission consiste à faire évoluer ces gammes et à les faire vivre sur le marché. En fonction des retours de nos clients, nous définissons les prochains modèles en travaillant sur des avant-projets en relation très étroite avec les architectes et les designers. Le métier est passionnant car nous sommes toujours en train d'imaginer le prochain bateau. Un bateau est un produit très complet... un mix de carène, de design automobile et d'architecture intérieure ! Le rythme des nouveautés est assez soutenu car chaque modèle est, en général, renouvelé tous les 5 ans puisque c'est clairement la nouveauté et l'innovation qui font vendre.

Une fois que le prototype existe, je suis aussi chargé de son lancement commercial, en relation étroite avec les équipes communication et commerciales: rédaction des communiqués de presse et des brochures, création des tarifs, sans oublier la formation de nos concessionnaires. J'interviens également en support sur les salons, ce qui me permet d'avoir un retour direct de nos clients et d'imaginer les prochaines évolutions. Avant de rejoindre Jeanneau, j'avais travaillé dans le monde des machines de travaux publics ! Si les produits sont très différents, ma fonction actuelle garde beaucoup de points communs avec celle exercée chez Volvo CE puis chez Bergerat Monnoyeur. Ma formation d'ingénieur Icam m'aide beaucoup, par exemple, pour mieux comprendre les contraintes techniques et l'imbrication des espaces qui sont toujours un challenge dans la conception d'un bateau.



Julien Gavériaux

Chef de gamme voiliers Jeanneau Passionné de voile et portant un grand intérêt aux matériaux composites, j'ai toujours voulu associer travail et passion. C'est ainsi que j'ai construit mon projet professionnel, et ceci dès l'Icam, par les différents stages que j'ai réalisés. A la sortie de l'école, j'ai enchaîné des missions d'intérim, avant de décrocher un CDD de 6 mois dans une société vendéenne spécialisée dans l'agencement en matériaux composites pour le naval et le ferroviaire (SMTC). Il s'agissait là d'un premier rapprochement géographique en Vendée, fief de la construction navale de plaisance. Puis, en 2003, j'ai intégré les Chantiers Jeanneau au poste d'assistant chef de projet. Deux ans plus tard, je deviens chef de projet en charge du développement des voiliers de 30 à 47 pieds. Depuis septembre 2012, je suis chef de gamme des voiliers Jeanneau. Je supervise le développement des bateaux à voile depuis la conception jusqu'à la fin du cycle de vie du produit. Mes missions sont de manager les aspects économiques, qualitatifs et les plannings des projets de ma gamme. Pour mener à bien cette mission, je manage, en direct ou en transversal, 19 collaborateurs. Tout cela dans l'application des chartes internes métiers (conception, et industrialisation) et des standards en vigueur dans le groupe.

Je collabore également avec les services marketing, financier, industrialisation, achats, supplychain et avec les différentes usines de production.

La gamme de voiliers Jeanneau est constituée de bateaux de 30 à 64 pieds (9 à 20 mètres). La Vendée est une belle terre d'accueil, très dynamique d'un point de vue économique et industriel. La ville des Herbiers dans laquelle je réside depuis 2005 avec ma famille est à cette image. Il ne manque qu'une seule chose: la mer... qui, heureusement, n'est qu'à une petite heure de route ! Dans le cadre des différentes missions que je mène depuis mon arrivée chez Jeanneau, j'ai l'opportunité d'y naviguer régulièrement lors des essais techniques, ou encore lors de régates.

DOSSIER

Les ingénieurs Icam dans la construction navale

STX France



Par Rémi Dassonville
(99 IL)

STX France

Connu jusqu'en 2006 sous le nom de Chantiers de l'Atlantique, STX France est un chantier naval riche de 150 ans d'histoire. De très nombreux navires sont sortis des cales du chantier dont le France, le Normandie, le Queen Mary 2 et, dernièrement, **l'Harmony of the Seas**, le plus gros paquebot du monde. Mais ce chantier produit, également, des pétroliers géants, des méthaniers, des navires militaires tels que les BPC livrés récemment à l'Égypte et des navires spéciaux.



Basé à Saint-Nazaire, le chantier est, aujourd'hui, l'un des 3 leaders mondiaux de la construction de paquebots de croisière.

STX France est organisé en 3 Business Units (BU) :

- la BU Navires qui représente 90% de l'activité et connaît une activité en expansion,
- la BU EMR, en plein développement dans le cadre d'une stratégie de diversification, laquelle a livré, avec succès, 2 sous-stations électriques pour des champs d'éoliennes en mer et a reçu 2 autres commandes de sous-stations,
- la BU Services qui propose des activités de refitting comme, par exemple, l'ajout d'installations de lavage de fumée.

Avec 7 commandes fermes de paquebots géants (dont 2 sont en cours de construction) et des intentions de commande signées pour 7 unités supplémentaires, notre entreprise a une charge de travail d'environ 100 millions d'heures jusqu'en 2026 avec la livraison de 2 paquebots géants par

an entre 2018 et 2022. Toutes ces commandes sont destinées à l'exportation. Ce succès s'explique par le développement prometteur du marché de la croisière en Asie. Ce constat a incité les armateurs à investir dans de nouveaux paquebots.

Notre capacité à convaincre et à fidéliser les armateurs de croisière s'appuie sur les raisons suivantes :

- Nous sommes à l'écoute des besoins de nos clients et leur proposons des navires toujours plus innovants et performants en particulier en termes de consommation de carburant, de pollution et de confort des passagers.

- Nous sommes compétitifs grâce à des équipes motivées et efficaces, à l'application du LEAN, à des outils numériques et à des installations industrielles performantes avec, en particulier, une zone constituée d'une aire de prémontage de 1200m de long et d'une forme d'une longueur de 900m lesquelles sont surmontées de 2 portiques d'une capacité de levage de 750 et 1400 tonnes. Ces outils sont régulièrement améliorés.

- Enfin et avant tout, nous sommes reconnus pour la capacité de nos équipes à **concevoir et gérer ces projets industriels extrêmement complexes dans un délai très court.**

En effet, les grands paquebots modernes sont des villes flottantes autonomes qui disposent de leur production d'électricité, d'eau douce et de froid, qui possèdent des systèmes de sécurité et d'automatisation et des réseaux de communication, qui traitent leurs déchets, nettoient leurs fumées et accueillent leurs passagers avec tous les services de l'hôtellerie de luxe et de nombreux divertissements. Dernier paquebot livré, l'Harmony of the Seas, long de 362m, embarque jusqu'à 8000 personnes à bord (passagers et membres d'équipage) à une vitesse maximum de 22,5 nœuds et dispose de près de 4000 cabines, d'une production électrique de 96MW, d'un aquapark, de piscines, de restaurants, bars, boîtes de nuits, de théâtres, d'une patinoire...



En un temps record, soit 33 à 36 mois après la commande pour un navire prototype, nous réalisons l'ensemble du projet avec l'aide d'un solide réseau composé de 800 entreprises et fournisseurs.

En interne, nos principaux métiers sont la gestion de projet, les études de conception et de coordination, la fabrication de l'ensemble de la coque et de la structure métallique, la production des cabines, la supervision du montage des équipements, des réseaux et des aménagements, les essais et la mise en service des différents systèmes.

La plupart des disciplines de l'ingénieur sont donc représentées et notre formation généraliste et équilibrée entre pratique et théorie est un atout. Des Icam sont, d'ailleurs, présents dans de nombreux secteurs de l'entreprise. Pour ma part, après 2,5 années passées au montage et 7 ans en bureau d'étude et coordination des études, je suis Chargé d'Affaires (ou chef de projet) depuis 6 ans dans la spécialité Armement Coque.

Depuis 2 ans, la situation actuelle du chantier a permis de relancer une politique ambitieuse de recrutement. C'est donc le moment pour des Icam désireux de participer à l'aventure de la construction navale de rejoindre STX ou son réseau de sous-traitants.



Nathalie Miossec-Honoré

Lisse, barreau, hiloire... PRS, BTH, PIB... Tous ces termes et abréviations ne vous disent certainement rien, tout comme à moi lors de mon arrivée sur le chantier il y a 8 ans ! C'est ainsi que, dès leur arrivée, les nouveaux embauchés passent leurs premières semaines à tenter de déchiffrer les conversations au gré des réunions !... En effet, intégrer une entreprise telle que STX France, c'est aussi prendre part à l'histoire de ce formidable chantier, morceau de notre patrimoine maritime français. J'ai donc rejoint STX France au sein de la Direction Qualité en 2008, après 4 années passées en Qualité dans le secteur automobile. L'envie de me rapprocher de ma famille finistérienne mais aussi la fierté du produit en ont fait mes motivations premières pour intégrer l'entreprise.

Tout d'abord, j'ai occupé le poste d'Ingénieur Qualité Fournisseurs, avec beaucoup de voyages à l'étranger pour y faire des audits, ce qui m'a plu énormément. Puis, je pris la fonction de Responsable Qualité Affaires en 2010, poste où je suis actuellement. Ainsi, depuis 6 ans, j'ai pu piloter la Qualité sur 3 projets : un paquebot de croisière nommé l'Europa 2 pour un client allemand (Hapag Lloyd) et sur deux affaires de diversification, une pour un module de centrale thermique pour Alstom Power et une autre pour un module de commande de pompage sur un FPSO pour Saipem/Total.

Ce contexte international m'a toujours plu, car je peux pratiquer l'anglais et rencontrer toutes les nationalités. L'aspect technique est, aussi, très important dans mon travail car STX France est, avant tout, une entreprise d'ingénieurs où la technique prime ; nous y avons, d'ailleurs une importante communauté d'Icam.

Et maintenant ? Après 12 ans en qualité, j'ai souhaité changer et voir d'autres horizons ; c'est ainsi que je vais évoluer, très prochainement, vers le poste de Chargé d'Affaires Structure Métallique. Vivement ce nouveau challenge !



Christelle Le Calvez

Après 6 années passées en région parisienne, dont 3 en tant qu'Ingénieur Qualité Ingénierie chez Renault j'ai rejoint, en Septembre 2002, Les Chantiers de l'Atlantique devenus, depuis, STX France ; et j'y suis restée, même si le passage du domaine « feutré » d'un projet véhicule au domaine « viril » de la construction navale a été un peu déroutant !

J'ai, en effet, eu la chance d'avoir le parcours varié que je recherchais tout en restant dans la même entreprise (plus deux enfants au passage !) : Ingénieur Qualité-Sécurité, Méthodes Etudes, Responsable Travaux Bord, Maîtrise d'Ouvrage lors de la mise en place de SAP et, aujourd'hui, Responsable du Secteur Montage Tuyauterie Emménagement et HVAC au sein de la Direction Armement.

Je suis restée chez STX France parce que cette entreprise n'est pas comme toutes les autres : elle a une âme !... de par son histoire mais aussi grâce à la solidarité des hommes et des femmes qui y travaillent dans un même but : livrer le jour J (prévu plus de 3 ans auparavant) des navires toujours plus grands, toujours plus complexes et dont nous sommes très fiers.

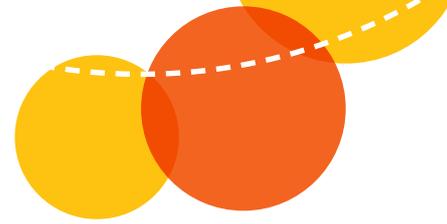
Avec le plan de charge que nous avons aujourd'hui et jusqu'en 2026, ma motivation reste toujours aussi grande car les enjeux sont stimulants :

- pour réussir à réaliser 3 à 4 paquebots, en parallèle, sur une période de dix ans, et en tant que responsable d'un secteur de production où les travaux sont complètement sous-traités, je dois recruter et former des ingénieurs et des techniciens, tout en menant un plan de progrès pour gagner en compétitivité en interne STX France comme, aussi, avec nos sous-traitants.

- Lean, management visuel de la performance, modernisation du chantier et de nos outils, réduction des coûts de non qualité... sont autant d'axes de progrès à développer pour continuer à gagner en performance.

Beau programme, non ?

- Si vous aussi, vous avez envie d'une expérience riche aussi bien sur le plan humain que professionnel, et en plus au bord de la mer, alors tentez votre chance : STX France recrute dans tous les domaines !



Estelle Nignol

J'ai 24 ans. Après une année d'alternance chez Airbus j'ai décidé, dans un premier temps, de rester dans l'aéronautique. J'ai occupé un poste de PMO sur un projet de montée en cadence. Ce poste était intéressant sur la partie de gestion de projet mais je ressentais le besoin d'avoir davantage de terrain et plus de responsabilités.

J'ai donc décidé de changer d'horizon et suis arrivée chez STX France, en mars 2015, avec la volonté de travailler sur le terrain, d'être en production et de devenir manager. C'est à bord du A 34, plus connu sous le nom de Harmony of the Seas, que j'ai intégré les équipes de STX France au poste de RTB (responsable travaux bord) pour les « reprises cabines ». C'était un poste nouveau où il fallait tout créer en termes d'organisation et de méthode de travail.

Ce poste consiste à gérer tous les problèmes de manquants et les problèmes techniques rencontrés au niveau des cabines. Il intègre, également, toute la logistique des mobiliers. Le traitement d'information et le volume de travaux à traiter sont très élevés car sur un paquebot vous avez, en moyenne, 1500 cabines équipages et 2500 cabines passagers. A ce poste je dois encadrer des techniciens STX France, mais, aussi, des équipes de compagnons ainsi que des sous-traitants pour réaliser l'ensemble des travaux dans les délais impartis. Ce poste est riche dans la diversité des activités qui y sont réalisées. C'est un poste également compliqué car je peux pénaliser l'avancement de travaux de certains de mes collègues mais, aussi, la présentation finale au client si je ne respecte pas les délais : il y a donc du challenge !

Je suis, pour ma part, devenue ingénieure pour cela, réaliser des défis et chercher du challenge.