



## Une journée d'une ingénieure Icam

Rozenn Bajoux-Forbos (100 ILI)

Depuis 19 ans, je travaille à la SNCF : 9 ans en management sur le terrain pour les postes d'aiguillages et la maintenance des infrastructures, puis 10 ans pour les grands projets, mixant le travail en bureau et le terrain.

Le groupe SNCF a de multiples facettes, aussi bien en France qu'à l'International. Son objectif: apporter à chacun la liberté de se déplacer facilement en préservant la planète.

Pour répondre à ces enjeux, la SNCF emploie 272 000 collaborateurs en France et dans le monde (120 pays). Elle s'organise autour de 3 Épic (Établissement Public Industriel et Commercial) :

- un Épic SNCF, qui prend en charge le pilotage global du Groupe,
- un Épic SNCF Réseau, qui gère, exploite et développe le réseau ferré français,
- un Épic SNCF Mobilités, pour le transport de voyageurs et de marchandises.

J'ai 42 ans, suis mariée à Thomas (101 ILI) et j'ai 2 enfants de 10 et 12 ans. Nous habitons à Paris depuis que je suis diplômée de l'Icam.

Actuellement, je suis directrice adjointe du projet NEXTEO. NEXTEO, c'est un nouveau système d'exploitation et de signalisation dont l'objectif est d'améliorer le débit et la fluidité des circulations ferroviaires. C'est un mode inspiré du monde du métro dont le défi est l'intégration au réseau ferroviaire, ouvert et maillé. NEXTEO sera déployé pour la première fois en France, sur le RER E, projet de près de 4 milliards d'euros, visant à prolonger la ligne E à l'ouest, en creusant un tunnel sous Paris et La Défense.

Mes journées sont variées, denses et différentes, d'un jour à l'autre, étant donné le nombre de sujets qu'embarque le projet NEXTEO : signalisation ferroviaire, télécoms, automatismes, systèmes d'information mais, aussi, moins techniques via les relations avec les entreprises de travaux, la sécurité, les relations avec les futurs utilisateurs, les mairies... cela nécessite d'acquérir une vision globale du système ferroviaire, son fonctionnement technique et son organisation pour intégrer un nouveau produit touchant à l'ensemble des activités, infra et voyageurs.

Je dois, à la fois, avoir la vue d'ensemble et être capable de me plonger dans un sujet lorsqu'il est stratégique ou présente des difficultés. Cette vision généraliste est vraiment dans la continuité de l'apprentissage Icam : mon métier nécessite à la fois une connaissance polymétiers et demande une capacité d'adaptation permanente. Il ne faut pas hésiter à se lancer même lorsque l'on ne connaît pas : d'abord en s'appuyant sur les spécialistes puis en s'appropriant tel ou tel domaine d'activité. C'est ce qui en fait la richesse.

### *Une journée type ou, plutôt, l'exemple d'une journée différente de la veille et du lendemain*

J'arrive au bureau vers 8h30/8h45 après avoir déposé les enfants à l'école. J'ai, la plupart du temps, une réunion à 9h, ce qui ne me laisse pas beaucoup de temps pour traiter les affaires courantes. Mais, lorsque mon mari dépose les enfants, je peux arriver vers 8h, ce qui me permet d'avoir un début de journée plus détendu et de traiter quelques sujets avant de me lancer dans le marathon des réunions.

- 9h à 11h : Mon équipe et moi animons un comité trimestriel avec le



futur mainteneur : débriefing de ma présentation de NEXTEO aux organisations syndicales, organisation des futures équipes de maintenance, dispositif de formation, travaux en cours, ...

- 11h à 12h30 : réunion d'avancement avec l'équipe travaux en charge de la création d'une base d'essais ferroviaire à Gagny (93). Sur cette base seront réalisés les premiers essais NEXTEO. Les sujets traités : génie civil, assainissements,

signalisation, dispositif de sécurité pour la mise en service de cette base d'essais, point sur les marchés et le planning.

- Déjeuner rapide et affaires courantes : échanges avec mes collègues, mails, quelques informations glanées de droite et de gauche, bouclage d'un PowerPoint en vue de telle ou telle réunion (par exemple, présentation de notre système de supervision à l'Epic, à Amiens, vendredi prochain).

- 14h à 17h : réunion de coordination mensuelle avec les maîtres d'œuvre au cours de laquelle les sujets techniques sont passés en revue : avancement, points de blocage et, surtout, comment débloquer tel ou tel point technique, qui pilote et pour quelle échéance.

- 17h à 19h : Comité mensuel de pilotage au cours duquel les points saillants sont présentés aux directeurs des entités partenaires du projet (études et travaux), avec mon Directeur NEXTEO et le Directeur du Projet EOLE avec qui nous travaillons main dans la main.



Les journées sont bien remplies et me laissent rarement l'occasion de traiter mes affaires personnelles (RDV médical ou autre). L'ambiance d'équipe est à la fois à l'efficacité et à la solidarité : **nous sommes tous liés à cet objectif commun qui est de réussir le projet, ce qui crée une vraie proximité.**

Je passe la plupart des journées sur le plateau commun réunissant la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre des projets EOLE et NEXTEO, à Paris dans le 9e arrondissement. Je suis également amenée à aller à Saint-Denis, Gare du Nord et Gare de l'Est où sont situées les Directions Techniques (Etudes) et Exploitation, et les entités locales de production. Je vais également sur les sites de travaux de la Ligne E et occasionnellement à Amiens. Tous ces trajets ne nécessitent pas de logistique particulière.

Les grands projets de création de ligne nouvelle ou de nouveaux systèmes me passionnent, je pense y rester encore quelques années. Par la suite, je n'ai pas de cible toute tracée, je suis ouverte à toute opportunité étant donné la richesse et la diversité des métiers à la SNCF.

Je retiens de ma formation de l'Icam la diversité des domaines techniques, la formation humaine qui est un socle structurant de ma vie professionnelle et personnelle, et la capacité à s'adapter même lorsque l'on n'est pas en terrain connu, notamment en TP.

Certains avaient le TShirt avec le dicton de Pascal : « Il vaut mieux savoir un peu de tout que tout sur très peu » : j'y repense souvent car c'est indispensable pour avoir une vision d'ensemble dans le cadre du pilotage d'un projet complexe. Et on disait aussi « Icam = finir » : c'est toujours d'actualité ! La ténacité et la persévérance sont indispensables et permettent d'aboutir même lorsque les aléas s'enchaînent. Mais ce n'est pas suffisant : selon moi, l'esprit d'équipe, l'ouverture et l'écoute doivent être omniprésents.

**Mon mot de la fin : on ne réussit pas tout seul, on réussit ensemble !**

# Un constructeur automobile malgache

Henri Roussel (112 ILI)

*L'entreprise Karenjy est née dans les années 1980 pour construire des voitures à Madagascar. A l'époque c'était un projet d'état, et 2 modèles ont vu le jour, l'un un 4x4 proche de la Mehari, et l'autre une petite fourgonnette proche de la Renault Express.*

Suite à une crise politique, l'usine fut fermée en 1993, et il a fallu attendre plus de 15 ans pour que Luc Ronssin (102 INA), responsable du Relais Madagasikara, tombe, par hasard, sur l'usine désaffectée et décide de relancer la production. L'outillage de production était toujours là, des voitures en cours de fabrication et un stock de pièces détachées aussi. Clément Warnier (109 ILI) vient rapidement renforcer les équipes du projet pour remettre en état l'usine et fabriquer une centaine de Karenjy « ancienne » génération.

Très vite, afin d'assurer la pérennité de la marque, un bureau d'étude composé d'ingénieurs malgaches et français - Henri Roussel (112 ILI) rejoint, alors, le projet- voit le jour en 2011 avec, comme objectif, de concevoir un nouveau véhicule, la Mazana II. Ce doit être un véhicule adapté aux contraintes locales (état des routes dégradées, faible qualité du carburant...). Le cahier des charges : un véhicule simple, robuste et économique. Après plusieurs prototypes, des heures de test en conditions réelles, un gros travail d'industrialisation (les moules de carrosserie ont été fabriqués localement et en bois par un menuisier), la première Mazana II a été vendue fin 2017 !

Aujourd'hui, ce sont 65 personnes qui travaillent chez Karenjy pour fabriquer les châssis, la carrosserie en composite, les fauteuils, les faisceaux électriques... au rythme de 3 voitures par mois. D'autres Icam ont, également, contribué, à différents stades, au projet comme Paul Marguet (112 ILI) ou Elise Mautouchet (109 INA)

## 2019, la fierté de concevoir une Papamobile !

Réalisée spécialement à l'occasion de la venue du Pape François début septembre à Madagascar, elle aura mobilisé toutes les équipes pendant plusieurs semaines, et constitue une véritable fierté et vitrine du savoir-faire local !

Fait assez unique, 2 salariés ont construit 2 papamobiles dans leur carrière, suite à la réalisation, en 1989, d'une papamobile lors de la visite du Pape Jean Paul II.



## Le Relais : un modèle d'entreprise sociale et solidaire avant tout

Cette aventure entrepreneuriale et humaine s'inscrit dans la démarche d'insertion par l'activité économique, raison d'être de l'entreprise Le

Relais en France et dans les Relais Afrique (collecte des vêtements et valorisation). Le Relais Madagascar a été ouvert en 2008 et compte maintenant 500 employés dans différents secteurs d'activités :

- tri et confection textile,
- collecte et valorisation des ordures ménagères de Fianarantsoa pour en faire du compost,
- hôtellerie solidaire (2 hôtels),
- collecte et production de riz responsable,
- construction automobile.

## Appel aux bonnes volontés !

De nombreux challenges demeurent, notamment un travail de fond sur le prix de revient du véhicule, car en tant que petit constructeur, difficile d'avoir les volumes nécessaires pour travailler avec les grands équipementiers, même sur des pièces standards. Et le prix de vente reste un des premiers critères d'achat pour nos clients...

Nous venons aussi de lancer un projet autour de la mobilité verte en Afrique, pour concevoir un petit véhicule urbain, électrique et s'appuyant sur le ré-emploi de pièces automobiles.

Nous faisons, donc, appel au réseau Icam, si certains d'entre vous pensent pouvoir nous aider sur certains de ces sujets, n'hésitez pas à nous contacter !

### Contacts :

Luc Ronssin : [luc@lerelais.mg](mailto:luc@lerelais.mg)

Henri Roussel : [henri@lerelais.mg](mailto:henri@lerelais.mg)

