

MAT & BRILLANT

Le nuancier des talents du Matériel



CÉDRIC FIEVEZ

INGÉNIEUR COMPOSANT CLÉ ATTELAGES
RESPONSABLE SOUS-SYSTÈMES LIAISONS

Expertiser, comprendre les défaillances et s'assurer que la documentation des pièces est bien à jour, c'est le métier de Cédric FIEVEZ, Ingénieur Composant Clé Attelages et responsable du sous-système Liaisons Inter-caisses au Cluster Ouest de l'Ingénierie du Matériel de Saint-Pierre-des-Corps. En qualité d'ingénieur, il garantit la disponibilité, la fiabilité et la maintenabilité de tous les composants qui servent à assurer les liaisons entre les différents véhicules, mais aussi comme coupleurs électriques, les tendeurs d'attelage et les pièces des liaisons inter-caisses.



S'il ne produit pas, Cédric étudie. Pas une journée ne se ressemble au Cluster Ouest. Deux missions principales façonnent son métier : en production, il doit comprendre les défaillances d'un organe ; et lorsqu'il n'est pas en atelier ou sur le terrain pour expertiser, Cédric s'attèle à la partie documentation, relecture et rapport d'expertise. Il est un peu le médecin des organes identifiés comme clés sur son périmètre. Il assure l'interface entre la définition du produit à l'achat de l'engin et sa vie jusqu'à sa radiation. La durée de vie d'un attelage est d'environ 40 ans, et à intervalle régulier (8 ans pour TGV, entre 15 et 20 ans pour les TER), il subit une remise à zéro. Un TGV verra ainsi son attelage révisé 4 à 5 fois au cours de sa vie. Cette mission délicate, Cédric l'assume avec sérieux.

Il attache une grande importance à ce que la rédaction des fiches de maintenance soit irréprochable car elles sont « l'ordonnance », la « notice d'entretien » de chacune des pièces qui servent aux attelages et aux tampons de choc. En quelques chiffres : à date, Cédric et ses 13 collaborateurs assurent la gestion d'environ 300 pièces réparables, la fiabilité de 6665 attelages, 1500 barres inter-caisses et 110 000 tampons de choc. On ne dénombre pas moins de 16 types d'attelage différents ... autant dire que Cédric a de quoi faire. La sécurité est le maître mot de son métier et pour lui, il est hors de question de négliger quelque fiche de maintenance.

C'est un travail fastidieux et méticuleux que Cédric prend à cœur pour fournir aux équipes une documentation la plus claire et la plus soignée possible. Pas moins de 90 documents constituent la base qu'il faut constamment maintenir à jour.

Comment Cédric sait qu'il faut amender une fiche ? Il se base principalement sur les REX, et ses 13 années d'ingénierie technique. Il travaille sur tous types de trains : des TGV, des Corails, des Transiliens, et même le fameux « train jaune » vieux de 115 ans fait encore partie de son giron, même s'il assure désormais un parcours touristique. Il n'y a pas de journée lambda, pas de routine au Cluster Ouest. Son métier est rythmé entre les priorités et les urgences sur la réparation d'une pièce. Un jour, il peut être sur un passage en production d'un composant, le lendemain Cédric peut partir sur le terrain expertiser un engin endommagé. Il procède aux expertises en statique ou en mise en situation pour comprendre la cause d'un désaccouplement intempestif entre 2 rames.

Il s'attend à des nouveautés car il travaille actuellement sur le fonctionnement des nouveaux équipements de RER NG et TGV 2020. Il se base sur les documents de maintenance du fournisseur pour rédiger ses propres fiches et 90% des documents doivent être rédigés avant la fin de garantie de l'organe. Cédric l'explique : « le produit vit mais il faut que lorsqu'il sorte de garantie, nous soyons autonomes à 100% ». Pour 2020, Cédric vise l'autonomie de la réparation sur Régiolis et Régio2N.

« Cette autonomie permet également de maîtriser le coût de réparation du produit et ses constitutifs ».

Être en contact avec toutes ces personnes d'univers différents : conducteur, technicien, agent de maintenance, c'est ce qui plaît justement à Cédric. « **Quand on arrive à améliorer la fiabilité d'un équipement, c'est une forme de victoire car on a éteint l'incendie ; c'est une relation de confiance avec les gens** ». Cédric aime aussi ce contraste que l'on peut avoir entre la maintenance du vieux système mécanique du Z100 qui date de 1910 avec lequel « on n'est pas embêté », et les constitutifs des engins modernes qui rencontrent d'autres types de soucis, liés à l'intégration de technologies plus poussées. Cela permet de revoir les basiques et les maintenances plus anciennes ... mais qui tournent toujours.



LE PARCOURS DE CÉDRIC FIEVEZ EN 5 DATES

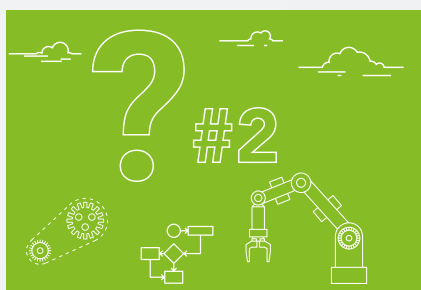
2007 Chargé d'études méthodes puis structures de caisse au CIM	2014 Adjoint au responsable du bureau d'étude mécanique au Cluster Ouest PIM de Saint-Pierre-des-Corps	2016 Responsable du bureau d'étude mécanique au Cluster Ouest PIM de Saint-Pierre-des-Corps	2018 Ingénieur Composant Clé Choc et Traction, responsable sous-système et liaisons inter-caisses et responsable du bureau d'études mécaniques au Cluster Ouest (Site de Saint-Pierre-des-Corps)	2025 Intégrer la filiale KEOLIS et travailler sur des projets de modernisation ferroviaire
--	--	---	--	--

3 QUESTIONS À CÉDRIC FIEVEZ



Qu'est-ce qui vous passionne dans votre métier ?

C'est la diversité du métier et l'histoire de l'organe qui fait que l'on balaye les produits de 1910 à aujourd'hui.



Quel est votre meilleur souvenir ?

La 1^{ère} fois que je suis allé en Suède rencontrer le fournisseur DELLNER, j'ai découvert une ouverture d'esprit incroyable. J'apprécie ce lien créé avec lui, cet échange passionné et perpétuel au-delà de nos propres problématiques.



Que représente pour vous l'industrie du futur ?

On aura toujours besoin de l'homme pour l'entretien de l'organe. On ne peut pas automatiser la maintenance, la plus-value de l'homme restera. L'usine 4.0 facilitera la manutention mais l'œil de l'homme restera indispensable.



UNE CARACTÉRISTIQUE, UN MOT, UN DICTON

“Un pessimiste voit la difficulté dans chaque opportunité, un optimiste voit l'opportunité dans chaque difficulté.”

Winston CHURCHILL

