

MAT & BRILLANT

Le nuancier des talents du Matériel



BERNARD ARES

CHEF DE PROJET DANS LE PROGRAMME TGV M
DIRECTION DU MATÉRIEL

« L'œil de lynx du TGV M »

Si le M signifie Modulaire pour ce nouveau TGV, il peut tout aussi bien signifier Maestro pour Bernard qui mène ce projet tel un véritable chef d'orchestre. La coordination entre chacune des équipes du projet, ça le connaît ! Son cheval de bataille depuis 2016 et ce jusqu'à la sortie du TGV M en 2024 pour les Jeux Olympiques, Bernard suit chaque étape, réaccorde les violons au besoin. Un passionné qui rythme le timing de ce projet d'envergure à la baguette.



Écouter Bernard qui raconte son aventure TGV M, c'est déjà s'immerger dans cet engin bourré de technologies et prometteur en nouveautés. Il vit le projet à fond et connaît sur le bout des doigts les tenants et les aboutissants. On sent qu'il maîtrise son sujet et qu'il le vit passionnément.

Son rôle ? Être l'interlocuteur privilégié entre tous les acteurs inhérents au TGV M. D'une envergure colossale, il nécessite une orchestration digne de ce nom et Bernard assure la mission à merveille. Il noue de solides liens avec le partenaire industriel Alstom et ses homologues coordinateurs des domaines de la Traction pour la conduite des trains et de l'Ingénierie de SNCF Réseau pour l'accès à l'infrastructure.

Leurs missions : s'assurer ensemble que rien n'est laissé au hasard, ne rien louper. Chaque jour, durant un point 5 min, il s'entretient avec chacun et ensemble, ils façonnent le projet. Partager son expérience, faire état de l'évolution technique, du planning, du budget et du pilotage des actions. L'occasion également de faire le point sur la documentation, l'homologation et la maintenance.

Il faut dire que ce TGV M est franchement attendu; alors la rigueur et la vigilance sont de mise.

Bernard est dans son élément. Comme un poisson dans l'eau aux commandes du projet, il veille à ce que les instances traitées (rituels SNCF entre équipes et le partenaire industriel et rencontres avec le constructeur et ses fournisseurs) fonctionnent correctement et rectifie le tir au besoin.

Ses petits plus : une vision périphérique de tout ce qui se fait sur TGV M, un œil technique expert et une parfaite connaissance des différents composants (bogies, essieux etc.) « Bien comprendre où est le grain de sable quand ça grippe » confie Bernard. La partie animation entre les équipes fait aussi partie de son périmètre d'actions. À la manœuvre pour vérifier en permanence que la partition des divers talents engagés (CIM, direction de l'Ingénierie, clusters, les équipes de Voyages SNCF pour la gestion de la flotte) interagissent en bonne intelligence, soient tous au diapason et que « tout roule comme sur des rails ».

L'organisation du projet en mode plateau avec les équipes d'Alstom aide Bernard dans sa vision 360° et conforte le fonctionnement en mode agile. À chaque problématique, une résolution via des « scrums » est établie.

Késako un scrum ? Terme rugbystique où, à la façon d'une mêlée, tout le monde contribue au projet. Cette méthode consiste à se dire concrètement ce qu'on peut faire dans des conditions réalisables en découper le gros projet par petits paquets de travaux prenables par ceux qui vont les exécuter. Comprendre ce pour quoi il travaille, se poser les bonnes questions pour aider les équipes à trouver les solutions adéquates, tel est le leitmotiv de Bernard.



LE PARCOURS DE BERNARD ARES EN 4 DATES

1992

Entrée à SNCF
Matériel en tant
qu'attaché cadre au
département de la
construction.

2000

Responsable
du Pôle QSE à
l'Etablissement
Industriel du
Périgord

2007

Chef de projet
TGV2N2

2025

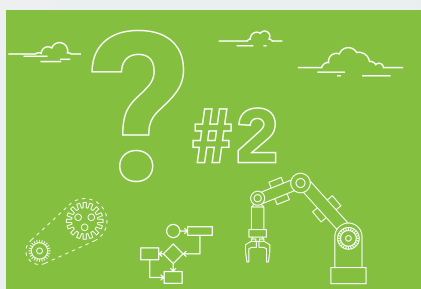
J'espère que mon
projet d'association
en soutien aux
jeunes défavorisés
« La belle de Mai »
à Marseille sera sur
les rails

3 QUESTIONS À BERNARD ARES



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

L'animation et la motivation des équipes (techniques, maintenance, conduite, exploitation des TGV) et les relations avec les hommes et les femmes qui les composent. L'acquisition continue de nouvelles connaissances. L'innovation et en particulier lorsqu'elle vient du terrain. J'aime les relations nouées avec les partenaires internationaux (DB AG, CFF, RENFE, NS, SNCF, BR, ...) dans le cadre de nos projets TGV Internationaux.



En quoi le projet TGV M a été un challenge pour vous ?

Ce projet est une rupture avec la façon de penser et réaliser un projet d'acquisition de MR neuf en sortant du cadre et de nos standards du passé. La délégation et l'autonomie ont été nécessaires au bon fonctionnement des équipes (GT SNCF & Alstom) dans le cadre du PI (Partenariat d'Innovation).



Quel est votre meilleur souvenir sur ce poste ?

C'est lorsque nous avons reçu la notification de la commande des 100 rames TGV 2020 (TGV M) en juillet 2018 à l'issue de la phase 1 du Partenariat d'Innovation TGV 2020 noué avec la société Alstom en mai 2016.



UNE CARACTERISTIQUE, UN MOT, UN DICTON

« Soyez forts »

