



CATALOGUE FORMATION CONTINUE



CREATEUR DE NOUVELLES MOBILITES



VERS UN NOUVEAU MONDE...

Les enjeux énergétiques et environnementaux prennent une importance sociétale et économique majeure et le secteur des transports fait l'objet de toutes les attentions. Certains choix sont remis en cause obligeant à explorer de nouvelles pistes : batteries, hydrogène, matériaux stratégiques, intermodalité, IA et autonomies.

Dès à présent, comment pourrions-nous envisager de nous déplacer individuellement, à moindre coût, sans trop polluer ou culpabiliser ?

L'ESTACA mobilise son expertise pour accompagner les entreprises qui ont fait le choix de réorienter leur activité.

2035 sonnera la fin du moteur thermique, c'est la raison pour laquelle nous vous proposons une offre complète de modules sur l'électrification du véhicule, la gestion thermique des batteries, la chaîne de traction... jusqu'à un niveau avancé en matière d'électronique de puissance.

Par ailleurs, pour répondre aux priorités du plan de relance de la filière automobile, notamment avec un plan d'investissement de 7,2 milliards d'euros sur l'hydrogène, la France a fait le choix de ce vecteur d'énergie. Là encore, l'ESTACA est l'un des rares organismes à vous proposer une offre de formations technique et scientifique, permettant à tous les acteurs du transport de mieux se positionner sur cette voie de développement économique et de créer et de sauvegarder des emplois. Nous avons su faire évoluer notre offre sur l'hydrogène, pour la rendre transverse à tous les domaines du transport (avion, train décarbonés).

Toujours en prise avec l'actualité et pour mieux appréhender la transition écologique, l'ESTACA vous propose parmi ses nouveaux produits : le calcul du bilan carbone, l'économie circulaire ou l'analyse du cycle de vie (ACV)...

Nous vous proposons de créer votre propre parcours de formation, composé de modules, qui vous permettra de mobiliser votre Compte Personnel Formation (CPF) pour en assurer le financement et obtenir une certification reconnue.

Notre catalogue, avec plus de 120 produits, est loin de représenter l'ensemble de nos savoir-faire technique et scientifique. Plus de 60 % de notre chiffre d'affaires est réalisé grâce à des formations sur mesure. Elles sont dispensées en présentiel ou à distance, en français ou en anglais.

N'hésitez pas à nous contacter pour demander conseil ou à vous connecter régulièrement sur notre nouveau site internet plus fonctionnel qui intégrera au fil des mois de nouveaux produits.

Installée sur le plateau de Saclay à Saint-Quentin-en-Yvelines et à Laval, l'ESTACA offre aux stagiaires un cadre de formation de grande qualité au côté de ses partenaires académiques et industriels.

Jean-Michel DUREPAIRE,
Directeur de l'ESTACA

SOMMAIRE

L'offre formation continue ESTACA

Validation des acquis de l'expérience (VAE)

Niveaux de stages et création de cursus de formation

De nouveaux produits innovants

[Formations « Transports Guidés »](#)

[Formations « Automobile »](#)

[Formations « Aéronautique »](#)

[Formations « Innovation et Processus »](#)

Conditions générales de vente

L'OFFRE FORMATION CONTINUE ESTACA

FORMATIONS INTER - ENTREPRISES

Ces formations, de un à cinq jours, sont axées sur les compétences métier ou les méthodes et techniques associées.

Elles s'adressent à des professionnels qui souhaitent faire face rapidement aux besoins générés par les évolutions de leur métier ou la stratégie de leur entreprise.

Elles se déroulent dans les locaux ESTACA à Saint-Quentin-en-Yvelines.

Ces formations vous sont proposées à dates fixes. Toutefois, nous recueillons tout au long de l'année les demandes isolées et, dès qu'un nombre suffisant de participants est atteint, une session inter-entreprise supplémentaire est programmée.

FORMATIONS INTRA - ENTREPRISE

Les formations « à la carte » ESTACA

Les possibilités de réalisation sont multiples :

- Reproduction à l'identique d'un stage du catalogue ;
- Déclinaison d'un stage du catalogue ou de plusieurs stages combinés ;
- Création d'un stage sur mesure.

L'ingénierie pédagogique de ces formations est réalisée en interne, en concertation avec vos équipes et nos experts techniques.

Nous créons aussi à la demande des packages de parcours d'intégration dans l'entreprise.

L'évaluation reste une question sensible. L'ESTACA peut vous accompagner, à votre demande, pour définir en amont, conjointement, des critères pertinents, gages que les objectifs de la formation aient bien été atteints.

LES MASTÈRES SPÉCIALISÉS® ESTACA

ESTACA a créé des Mastères Spécialisés® dans ses domaines d'expertise : automobile, ferroviaire, aéronautique

Le Mastère Spécialisé® est un diplôme d'établissement labellisé par la Conférence des Grandes Ecoles (CGE). Il est destiné principalement à des diplômés de 3^{ème} cycle (ingénieur, master, IEP, écoles de la fonction publique...) ou à des diplômés licence / maîtrise expérimentés.

Ces Mastères Spécialisés® peuvent être suivis en continu (un semestre académique, puis un semestre de thèse en entreprise ou en laboratoire) ou en alternance, et donnera lieu à la délivrance du diplôme « Mastères Spécialisés® ».

Chaque module du Mastère Spécialisé® étant hebdomadaire, il est possible de les suivre de façon indépendante pour acquérir une compétence spécifique. L'ensemble de la formation est assuré par des professionnels et des enseignants-chercheurs assurant ainsi le haut niveau de formation.

Ces Mastères Spécialisés® peuvent également être organisés « à la carte », par exemple avec une semaine par mois de cours, le reste du temps étant consacré à l'activité professionnelle des stagiaires. A l'issue du cursus et de la soutenance, le diplôme ESTACA est délivré si tous les éléments d'évaluation sont validés.

NOS ENGAGEMENTS

Accueil : Florence Leloir est votre interlocutrice unique pour toutes les questions administratives (financement, documents contractuels) et logistiques (moyens d'accès, horaires...) Nous vous accueillons dès le début du stage pour vous remettre les supports de cours et le matériel pédagogique. Une présentation du déroulement de votre formation ainsi que des intervenants vous est également faite à ce moment.

Qualité pédagogique : Les échanges d'expériences entre participants et intervenants sont favorisés lors des pauses café et des déjeuners. Nos formations sont toutes animées par des professionnels reconnus ou des enseignants-chercheurs, qui interviennent dans leur domaine d'expertise. Selon les thématiques, des démonstrations, des études de cas et des travaux pratiques mettent en application les concepts enseignés. Un QCM est systématiquement fait en fin de session, avec une correction faite en salle, avec le formateur. Si cela fait surgir une interrogation, le formateur est encore dans la salle, disponible, pour apporter les compléments de précisions si nécessaire.

Ainsi nous nous assurons que les messages sont bien passés.

Satisfaction : A la fin de la formation, un tour de table est organisé afin de recueillir les avis et commentaires des participants sur la formation qu'ils viennent de suivre. Nous analysons et consolidons ces évaluations dans le cadre de notre processus d'amélioration continue.

VOS INTERLOCUTEURS

Sylvain ZLIZI

Responsable formation continue
+33 1 76 52 11 56 - +33 6 42 59 95 43
sylvain.zlizi@estaca.fr

Florence LELOIR

Inscriptions, organisation, administration
+33 1 76 52 11 39
florence.leloir@estaca.fr

POUR VOUS INSCRIRE :

www.formation-continue.estaca.fr

VALIDATION DES ACQUIS DE L'EXPÉRIENCE (VAE)

QU'EST-CE QUE LA VAE ?

C'est un dispositif d'accompagnement qui vous permet de faire valider les acquis tirés de votre expérience en vue d'obtenir tout ou partie d'un diplôme. **L'obtention du diplôme n'est pas automatique, elle passe par un processus défini**, dans le cadre de la loi, par chaque établissement d'enseignement supérieur.

QUE VALIDE-T-ON ?

Des compétences issues de votre expérience personnelle et professionnelle. Ces compétences et capacités peuvent justifier l'obtention de tout ou partie du diplôme ESTACA visé.

POUR QUEL TYPE DE DIPLÔME ?

Vous pouvez obtenir tout diplôme ou Titre à finalité professionnelle (Certificats de qualification professionnelle CQP, Mastères Spécialisés®...) sous réserve que ces derniers soient inscrits au RNCP (Répertoire National des Certifications Professionnelles) voir le site : <http://www.rncp.cncp.gouv.fr>

UNE DÉMARCHE VAE EN 6 ÉTAPES

1

Une phase d'information, constituée d'un entretien préalable avec le candidat

2

Le dossier de demande de VAE

3

L'avis de recevabilité

4

Le dossier de preuves

5

La soutenance et avis de la commission VAE

6

La décision du jury de diplôme qui se prononce sur une validation totale, une validation partielle (validation de certains blocs de compétences constituant le diplôme) ou un refus de validation

NIVEAUX DE STAGES ET CRÉATION DE CURSUS DE FORMATION

NIVEAUX			
	 FONDAMENTAUX NIVEAU 1 NIVEAU 2	 FONDAMENTAUX NIVEAU 1 NIVEAU 2	 FONDAMENTAUX NIVEAU 1 NIVEAU 2
PUBLIC CONCERNÉ	Tout public, technique comme support, commercial, tertiaire etc...	Ingénieurs, techniciens	Ingénieurs, techniciens
PRÉ REQUIS	Aucun	Connaissances générale, technique et technologique du milieu	Expérience et connaissance du métier
OBJECTIF	S'initier à une thématique ou un concept	Acquérir la vision globale d'un métier, tout en comprenant les enjeux	Acquérir une expertise dans un domaine ciblé

Ces trois niveaux de stage sont conçus pour s'articuler entre eux. Ils permettent de créer des cursus de professionnalisation à la carte et cohérents, pouvant éventuellement mener à une certification

DE NOUVEAUX PRODUITS INNOVANTS

EN LIEN AVEC LA RÉVOLUTION NUMÉRIQUE OPÉRÉE DANS LE SECTEUR AUTOMOBILE

Construire un véhicule toujours plus propre, plus intelligent, plus sûr nécessite d'intégrer de nouvelles compétences. Face à ces nouveaux défis industriels, la compétition entre les constructeurs, équipementiers et des nouveaux entrants sur le marché automobile est lancée. Il s'agit rapidement d'acquérir ces nouvelles compétences, qui permettront de sauvegarder un avantage concurrentiel.

A la demande des entreprises du secteur, l'ESTACA se doit de proposer une nouvelle offre de formation, pour accompagner cette transformation en profondeur des métiers de la filière. Dans la nouvelle édition du catalogue, vous trouverez des nouveaux produits de formation courts de 1 à 3 jours.

Thématiques abordées : Le Big-Data, l'Internet des Objets (IoT), le Machine Learning, l'optimisation de l'aide à la décision dans les systèmes complexes...

UN NOUVEAU TITRE D'INGÉNIEUR EN FORMATION CONTINUE POUR LES SALARIÉS

L'ESTACA a ouvert une nouvelle formation d'ingénieur intitulée « Véhicules, Systèmes Autonomes et Connectés ». Ce nouveau Titre validé et reconnu par la Commission des certifications professionnelles entend

apporter une formation de haut niveau. Il s'agit de former les futurs ingénieurs amenés à construire le « véhicule de demain ».

A la demande de l'ensemble des acteurs de la filière et de la Plateforme Française de l'Automobile (PFA), l'ESTACA a créé un cursus sur 3 ans, accessible aux salariés en formation continue par le biais de l'alternance.

Le but : Au-delà des compétences socles, propres à une formation d'ingénieur en automobile classique, il s'agit de former des personnes qui seront en mesure d'évoluer dans un secteur fortement impacté par les nouvelles technologies du numérique.

Nous vous formons aux nouveaux emplois émergents tels que : Ingénieur système, Chef de projet IT, expert Big Data, ingénieur en Intelligence artificielle, Expert en marketing data... autant d'opportunités de carrière dans un secteur en pleine mutation.

Les contenus de ce nouveau Titre d'ingénieur ont été définis et co-construits avec les grands donneurs d'ordre du secteur automobile, gage de sérieux et de qualité sur les résultats attendus en terme d'insertion professionnelle. En outre, le nouveau Titre d'ingénieur ESTACA a déjà fait l'objet de plusieurs labellisations de la part des acteurs institutionnels de l'Auto (PFA, ID4Mobility).

N'attendez pas, soyez curieux, renseignez-vous auprès du service formation continue de l'ESTACA.

ILS NOUS FONT CONFIANCE

THALES

NOS PARTENAIRES ACADÉMIQUES



TRANSPORTS GUIDES



LES FONDAMENTAUX

DESIGN D'UN NOUVEAU SERVICE DE MOBILITÉ (TRAMWAYS, BHNS, PARKINGS-RELAIS, VÉHICULES AUTONOMES PARTAGÉS...)

Public et pré-requis : La formation s'adresse aux Ingénieurs et techniciens dans les services de transport et de mobilité (directions techniques, bureaux d'études...), élus de collectivités territoriales, acteurs des autorités organisatrices de mobilité durable, gestionnaire de services de mobilité.

Objectifs pédagogiques : Cette formation permet de découvrir le travail à accomplir pour réaliser le « design » d'un nouveau service de mobilité, qu'il s'agisse d'un service traditionnel (ex : ligne de métro, de tramway ou de bus) ou d'un service innovant (ex : véhicules autonomes partagés). La formation s'appuiera sur l'exemple du plateau de Saclay, avec l'ouverture annoncée de la ligne 18 du métro du Grand Paris Express et la recherche des meilleures solutions de rabattement des voyageurs sur cette ligne. Il s'agit de voir comment on passe des besoins individuels de mobilité au dimensionnement d'un service de transport. La question du transfert modal Véhicule Personnel vers le Transport en Commun (VP ->TC) sera un des fils directeurs de la formation.

DURÉE DE LA FORMATION
2 jours (14 heures)

LIEU

En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou distanciel

INTERVENANTS

Guy BOURGEOIS
Consultant Recherche &
Transport. Ancien Directeur
Général de l'INRETS. Ancien
Directeur de la Stratégie de la
Recherche et des Partenariats
à la RATP.

Bertrand BARBEDETTE
Enseignant chercheur en
mécatronique à l'ESTACA.

Le « design » d'un nouveau service de mobilité va mobiliser des outils de modélisation et de simulation, qui doivent aider à se projeter dans le futur. La formation montrera les différentes étapes de la construction d'un outil de simulation et présentera un état de l'art des outils actuellement disponibles.

A l'issue de la formation, les participants seront capables de :

- Comprendre les arbitrages « coût-temps » qui expliquent les choix modaux,
- Comprendre les modèles économiques des différents services de mobilité (lignes TC, parkings-relais, véhicules autonomes partagés),
- Mesurer l'impact des politiques tarifaires (ex : « taxe carbone », gratuité des TC),
- Analyser les situations de concurrence et/ou de complémentarité entre les différents services de transport qui peuvent être proposés sur un territoire, notamment pour assurer les rabattements de fin et de début de parcours (problématique du dernier kilomètre).

PROGRAMME

Première journée centrée sur les choix individuels

- Introduction générale : la mobilité, pourquoi ? Comment ? Quelles évolutions ?
- Etape 1 : analyse d'un déplacement, de ses coûts monétaires et de sa décomposition en temps.
- Etape 2 : l'arbitrage « coût-temps » dans le choix modal
- Etape 3 : la modélisation du choix modal
- Etape 4 : le zonage et le calculateur d'itinéraires, outils de base de la modélisation
- Etat de l'art des outils de modélisation et présentation du schéma conceptuel du modèle OPTIREL

Deuxième journée centrée sur les services de transport et leurs modèles économiques

- Etape 5 : le casse-tête des matrices OD : les données nécessaires et leur collecte
- Etape 6 : les lignes de transport public : « serpents de charge » et modèle économique
- Etape 7 : les parkings-relais et la théorie du péage
- Etape 8 : une vision prospective des véhicules autonomes
- Conclusion : bilans économiques d'ensemble, concurrence et complémentarité des services de transport.

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Exposés théoriques des concepts et des outils. Etudes de cas avec l'utilisation interactive du logiciel OPTIREL (Optimisation des Réseaux Locaux de Transport).

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.



LES FONDAMENTAUX

FONDAMENTAUX DU TRANSPORT FERROVIAIRE ET GUIDÉ : TECHNOLOGIE, CONTEXTE, RÉGLEMENTATION

Public et pré-requis : La formation s'adresse à tous ceux qui souhaitent développer leurs connaissances générales sur les transports collectifs : jeunes ingénieurs ou techniciens récemment embauchés dans ce secteur qui désirent compléter leur processus d'intégration dans l'entreprise.

Objectifs pédagogiques : A partir des grands principes et des contraintes, le système de transport guidé et ferroviaire se construit. Les sous-systèmes apparaissent, leurs paramètres essentiels sont identifiés et quantifiés.

A l'issue de la formation le stagiaire a une vue générale sur les systèmes de transport et les réglementations qui s'y appliquent, ce qui lui permettra de distinguer et d'apprécier leurs composantes et leur développement en France, en Europe et dans le Monde.

DURÉE DE LA FORMATION
4 jours (28 heures)

LIEU
En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78)

INTERVENANTS

Bernard LEROUGE

Ancien directeur technique chez Alstom Transport. Expert technique ferroviaire auprès de la Commission Européenne, des tribunaux de Paris, Marseille, Colmar et Strasbourg de la gendarmerie de Bourg-en-Bresse et du Service d'Accréditation Suisse.

Bernard DUMAS

Ancien référent Réglementation France et Union Européenne chez Alstom Transport et représentant UNIFE (Union des Industries Ferroviaires Européennes) dans différents groupes de travail de l'Agence Ferroviaire Européenne. Actuellement conseiller technique de l'Association Française des Détenteurs de Wagons (AFWP). Expert technique auprès des tribunaux de grande instance de Paris et de Marseille.

PROGRAMME

Les principes de base, l'originalité du système

- Le guidage : le pourquoi, le comment, les conséquences
- Ce qui se passe dans les courbes
- Le gabarit
- L'équation du mouvement et les efforts
- L'adhérence
- La caractéristique effort-vitesse

L'infrastructure

- Les constituants principaux
- Le tracé
- La résistance mécanique
- Les caractéristiques géométriques
- Synthèse des paramètres dimensionnant

La signalisation

- La sécurité et les fonctions de la signalisation
- Les principes
- Les solutions
- Synthèse des paramètres dimensionnant

L'alimentation en énergie

- Les sources d'énergie
- La traction autonome
- La traction électrique (les différents types, les sous-stations, la caténaire, le captage)
- La traction hybride et les nouvelles solutions
- Synthèse des paramètres dimensionnant

Le matériel roulant

- Le transport de voyageurs ou de fret
- Les différents types de matériel, moteur ou remorqué
- Les critères dimensionnels, de masse, de résistance mécanique
- Les équipements de traction et de freinage, les performances, le rendement
- Synthèse des paramètres dimensionnant

Les autres sous-systèmes : télématique, exploitation, maintenance

- La gestion du trafic
- La télématique au service des clients
- La maintenance

Les avantages et les inconvénients

- L'économie d'énergie
- L'économie d'espace
- Le respect de l'environnement
- Le service et la sécurité
- La flexibilité et la complémentarité

Les succès et les grandes réalisations

- Le développement du réseau français
- Franchir les obstacles pour réunir les hommes
- La traversée du Saint-Gothard, hier et aujourd'hui
- Le tunnel sous la Manche

Les règles : leur nécessité et leur évolution

- La nécessité de règles pour la sécurité et l'interopérabilité
- Le chemin de fer jusque 1995
- 1995 : le début des réformes ferroviaires en France et en Europe
- Les évolutions récentes
- Aujourd'hui et demain

Les acteurs du monde ferroviaire

- Gérants d'infrastructure et exploitants
- Constructeurs et équipementiers

Le monde du transport urbain et son évolution réglementaire

- Evolutions dans un contexte européen et mondial
- Evolutions observées dans les jeux d'acteurs
- La différenciation des différents modes et leur impact sur l'exploitation

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Animation autour d'une présentation.
Traitement d'exemples.

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.

POUR ALLER PLUS LOIN

L'ensemble des formations des chapitres « Les technologies et l'infrastructure » et « L'exploitation et la maintenance »



LES FONDAMENTAUX

LES FONDAMENTAUX DU SYSTÈME FERROVIAIRE

Public et pré-requis : La formation s'adresse à tous ceux qui souhaitent développer leurs connaissances sur le système de transport ferroviaire de marchandises : jeunes ingénieurs ou techniciens, gestionnaires d'infrastructure, entreprises ferroviaires, personnels des collectivités territoriales, institutionnels...

Objectifs pédagogiques : Le système de transport ferroviaire de marchandises est complexe, il comporte des acteurs ayant des rôles complémentaires : commissionnaires de transport, opérateurs de transport combiné, entreprises ferroviaires. Il est en interface avec les gestionnaires d'infrastructures. Il est organisé à la dimension internationale, et particulièrement européenne. La compréhension de l'ensemble du système est essentielle.

A l'issue de la formation le stagiaire sera en capacité de :

- Comprendre les enjeux du système de fret ferroviaire ;
- D'identifier les acteurs du système et leurs rôles ;
- Appréhender les modèles économiques des entreprises ferroviaires ;
- Identifier les leviers de développement du fret ferroviaire européen.

DURÉE DE LA FORMATION

1 jour (7 heures)

LIEU

En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS

Jean-Marc LONGEQUEUE
Ingénieur Centrale Paris, a
exercé comme DG adjoint, puis
Directeur Général de Fret
SNCF de 2010 à 2018.

PROGRAMME

- Le marché du transport ferroviaire de marchandises dans son contexte européen et mondial : L'environnement concurrentiel, les produits industriels, les produits de consommation
- Les modes de production ferroviaire
- Le contexte de transition écologique
- Le transport ferroviaire de marchandises : forces, faiblesses, risques et opportunités
- Les acteurs du système ferroviaire de marchandises et leurs produits : commissionnaires de transport, opérateurs de transport combiné, entreprises ferroviaires, loueurs de wagons et de locomotives, opérateurs de maintenance
- Les gestionnaires d'infrastructure
- L'importance des contextes de marché et d'environnement
- Les leviers de performance d'une entreprise ferroviaire
- Les différents modèles économiques et organisationnels d'entreprise ferroviaires. La tarification
- Éclairage sur le transport ferroviaire de marchandises en Amérique du Nord
- Les leviers de développement du transport ferroviaire en Europe

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Les outils d'apprentissage utilisés sont :

- Des présentations à partir de supports Powerpoint ;
- Des exercices de groupe.

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.



LES FONDAMENTAUX

LA MAÎTRISE DE LA SÉCURITÉ DANS LES SYSTÈMES DE TRANSPORT FERROVIAIRE ET GUIDÉ

Public et pré-requis : La formation s'adresse à tous ceux qui souhaitent développer leurs connaissances générales sur la sécurité et la maîtrise des risques dans les transports collectifs : jeunes ingénieurs ou techniciens, gestionnaires d'infrastructure, entreprises ferroviaires, autorité organisatrice des transports, qui désirent compléter leur processus d'intégration dans l'entreprise.

Objectifs pédagogiques : Le système de transport ferroviaire est particulièrement complexe. Il exige une approche systémique de l'ensemble de ses constituants. Dans ce contexte la maîtrise des risques et de la sécurité est essentielle. A l'issue de la formation le stagiaire sera en mesure de maîtriser le contexte de la sécurité ferroviaire, leurs composantes, l'environnement réglementaire et leur développement en France, en Europe et dans le Monde. À partir de cas concrets et de l'analyse d'accidents marquants le stagiaire aura une vision globale des causes, des conséquences ainsi que les moyens de réduire les risques dans l'exploitation du transport guidé comme dans l'étude des projets d'infrastructures.

DURÉE DE LA FORMATION

2 jours (14 heures)

LIEU

En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS

Olivier CAZIER

Ingénieur (centrale Paris).
A travaillé chez Alstom (1981/1989), à la SNCF (1989/2017) et comme consultant indépendant (depuis 2017).
A exercé diverses responsabilités notamment comme responsable de Bureau d'études régional, directeur de grands projets d'ingénierie, chef de département innovation, conseil pour de grands projets ferroviaires à l'étranger (Maroc, Tunisie, Jordanie, Afrique du Sud). A travaillé aussi sur des sujets de sécurité comme conseil de l'EPSF ou d'EOQA travaillant pour le STRMTG.

PROGRAMME

Première journée : les fondamentaux

Chapitre 1 : Le système de transport ferroviaire : Un système complexe exigeant une approche systémique d'analyse des défaillances de ses constituants

- Qu'est-ce que la sécurité ferroviaire?
- Les principales démarches intellectuelles à adopter
- Le système ferroviaire : un système complexe
- Le contexte réglementaire actuel
- Le rôle et les responsabilités des acteurs en matière de maîtrise de la sécurité
- Les règles du jeu sur le RFN
- Les instances de pilotage de la sécurité

Chapitre 2 : Les notions de défaillance, de Fiabilité, de Maintenabilité, de Disponibilité et de Sécurité (FMDS)

- La sûreté de fonctionnement
- Les critères d'identification des risques
- Quelques fondamentaux méthodologiques de l'analyse des risques
- La notion d'occurrence et de gravité définie dans la NF EN 50126
- La méthode de l'Analyse Préliminaire des Risques (APR)
- Intégration de la méthode d'APR dans le cycle de développement d'un projet
- Deux exemples de l'APR dans l'étude de systèmes du matériel roulant

Chapitre 3 : La capitalisation des connaissances et des expériences

Deuxième journée : Analyses sur la base de cas concrets

Chapitre 1 : Les accidents ferroviaires marquant en France et en Europe

- 03/08/1985 : Accident de Flaujac
- 31/08/1985 : Accident d'Argenton-sur-Creuse
- 17/10/1991 : Accident de Melun
- 07/11/1988 : Accident d'Ay
- 01/12/1993 : Accident de Saint-Leu-D'esserent
- 22/10/1895 : Accident de la gare Montparnasse
- 24/07/2013 : Accident de Saint-Jacques-de-Compostelle
- 03/06/1998 : Accident d'Eschede

Chapitre 2 : L'homme au cœur de la sécurité ferroviaire Prise en compte du facteur humain

Chapitre 3 : Les accidents ferroviaires – Étude du cas d'un déraillement sur voie de service

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Animation autour d'une présentation.
Traitement d'exemples et retours d'expériences.

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2

LES FONDAMENTAUX

LE MANAGEMENT DE PROJET DANS LE DOMAINE DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES LE MANAGEMENT DES RISQUES ET DES OPPORTUNITÉS

Public et pré-requis : La formation s'adresse aux ingénieurs ou techniciens supérieurs des maîtres d'ouvrage, des Gestionnaires d'Infrastructures, des Collectivités Territoriales, des Ingénieries d'études, des Maîtres d'œuvre et des Entreprises ainsi qu'aux Assistants à maîtrise d'ouvrage des Collectivités ou des Conseillers externes des entreprises souhaitant approfondir ou diversifier leurs connaissances techniques et managériales.

Objectifs pédagogiques : A l'issue de la formation, le stagiaire connaît les différents concepts du management de projet, du management des risques et des opportunités et les principales capacités comportementales nécessaires à l'exercice d'une mission de management d'un projet d'infrastructure ferroviaire ou urbain.

DURÉE DE LA FORMATION

1 jour (7 heures)

LIEU

En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS

Olivier CAZIER

Ingénieur (centrale Paris).
A travaillé chez Alstom
(1981/1989), à la SNCF
(1989/2017) et comme
consultant indépendant
(depuis 2017).
A exercé diverses
responsabilités notamment
comme responsable de Bureau
d'études régional, directeur de
grands projets d'ingénierie, chef
de département innovation,
conseil pour de grands projets
ferroviaires à l'étranger (Maroc,
Tunisie, Jordanie, Afrique du
Sud). A travaillé aussi sur des
sujets de sécurité comme
conseil de l'EPSF ou d'EOQA
travaillant pour le STRMTG.

PROGRAMME

Le management de projet

- Présentation et concept « Projet »
- Quelques items majeurs du management de projet
- Les principaux acteurs de management de projet
- Les différentes missions de maîtrise d'œuvre
- Les autres missions de MOE
- Les capacités comportementales

Le management des risques et des opportunités

- Les fondamentaux
- Application pratique à un projet complexe : Le prolongement du RER E vers l'Ouest
- Transformer les connaissances individuelles en une connaissance collective – La capitalisation et le retour d'expérience

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Formation en salle avec projection de diaporamas sous Power Point, commentaires interactifs, retours d'expériences, études de cas.

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.



LES FONDAMENTAUX

IMPACT ENVIRONNEMENTAL DU SYSTÈME FERROVIAIRE

Public et pré-requis : La formation s'adresse aux ingénieurs ou techniciens supérieurs qui travaillent ou qui dans leur domaine, veulent diminuer l'impact écologique. Les aspects techniques nécessaires pour comprendre les facteurs déterminants l'impact écologique seront bien expliqués.

Objectifs pédagogiques : A l'issue de la formation, le stagiaire :

- Connaîtra tous les processus sur lesquels on peut travailler pour diminuer l'impact écologique du système ferroviaire ;
- Pourra déterminer les opportunités dans son organisation pour diminuer l'impact écologique de ces processus ;
- Pourra évaluer l'impact des différentes options pour diminuer l'impact écologique ;
- Pourra indiquer les autres parties à impliquer dans la démarche écologique.

DURÉE DE LA FORMATION

1 jour (7 heures)

LIEU

En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS

Hendrik BONNE

Chef de service de
l'amélioration continue chez
SNCB-Technics,
Professeur à l'Université de
Gand dans la technologie
ferroviaire,
Ancien chef de production de la
maintenance long terme.

PROGRAMME

Introduction :

- Les différents aspects de l'écologie: pas uniquement le CO₂ !
- La place du train dans les autres moyens de transport ;
- Le transport ferroviaire dans l'utilisation globale d'énergie ;
- Les objectifs politiques.

Aspects énergétiques du système ferroviaire:

- Chaîne énergétique, en commençant par l'énergie primaire ;
- Résistance du train ;
- Récupération d'énergie : les possibilités, les gains ;
- L'exploitation ferroviaire : les leviers opérationnels et commerciaux ;
- L'éco conception : dans le matériel roulant et dans l'infrastructure.

Comparaison des démarches internationales pour améliorer l'aspect environnemental dans le transport ferroviaire. Plusieurs cas d'études internationaux.

Les démarches dans une organisation pour commencer à implémenter une vision environnementale :

- La maîtrise de la végétation
- La recyclabilité
- L'impact foncier/écoulement des eaux/ biodiversité

MOYENS PÉDAGOGIQUES

- Présentation interactive avec retour d'expérience ;
- Exercices individuels et exercices en groupe ;
- Cas d'études internationaux.

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2

LES FONDAMENTAUX

AÉRODYNAMIQUE FERROVIAIRE : FONDAMENTAUX, OUTILS DE SIMULATION ET MÉTHODES EXPÉRIMENTALES

Public et pré-requis : La formation s'adresse à tous ceux qui souhaitent développer leurs connaissances générales sur l'aérodynamique ferroviaire, sur les méthodologies de résolution numérique et sur la mise en place d'essais expérimentaux : jeunes ingénieurs ou techniciens récemment embauchés dans ce secteur qui désirent compléter leur processus d'intégration dans l'entreprise.

Objectifs pédagogiques : Cette formation se décompose en trois modules d'une journée chacun. La première journée retrace l'histoire de l'aérodynamique ferroviaire en se focalisant sur les nombreuses problématiques apparues avec l'accroissement de la vitesse des trains. S'ensuit alors une discussion sur les enjeux actuels de la discipline. La seconde partie de la journée est consacrée à une introduction à la mécanique des fluides numérique et aux techniques de mesures expérimentales. Le deuxième module permet de présenter plus en détail les méthodologies de résolution numérique d'un écoulement. Les participants seront amenés à réaliser des simulations sur un cas concret : celui d'un train soumis à des vents traversiers. La dernière journée sera consacrée à l'étude expérimentale des cas simulés la veille. Pour cela les participants seront amenés à travailler par groupe sur différentes maquettes au sein d'une soufflerie de laboratoire. Cette journée sera également l'occasion d'aborder la complémentarité entre les méthodes numériques et expérimentales.

DURÉE DE LA FORMATION
3 jours (24 heures)

LIEU

En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) avec la possibilité
de réaliser la première
journée en distanciel

INTERVENANTS

Antoine DURAND

Ancien étudiant de la filière ferroviaire à l'ESTACA et docteur en mécanique des fluides de l'Ecole Centrale de Nantes. A réalisé sa thèse sur la dispersion des polluants émis au freinage d'un train au sein du Centre d'Ingénierie du Matériel de SNCF.

Rémi GREGOIRE

Ancien expert aérodynamique SNCF et actuellement responsable du pôle d'expertise aérodynamique d'Alstom Transport. Ses travaux l'ont amené à réaliser et diriger de nombreuses études expérimentales portant sur l'aérodynamique externe de différents matériels ferroviaire (TGV, trains classiques, tramway).

PROGRAMME

Introduction à l'aérodynamique ferroviaire

- Histoire de la discipline.
- Etude des nombreux enjeux liés à l'aérodynamique d'un train (trainée, circulations en tunnel, vents traversiers, aéroacoustique, protection des voyageurs et du personnel, ...).

Enjeux modernes

- Discussion ouverte sur les problématiques actuelles et les différents enjeux en lien avec l'aérodynamique ferroviaire.

Introduction aux outils de simulation numérique

- Introduction à la turbulence.
- Aperçu des méthodes de calcul existantes.

Introduction aux mesures expérimentales

- Comment dimensionner des essais expérimentaux.
- Les grandes méthodes d'essais.
- Les différentes techniques de mesure.

Formation à l'utilisation des outils numériques

- Création de maquettes numériques
- Mise en place d'un maillage
- Mise au point d'une simulation et suivi d'un calcul
- Analyse des résultats

Essais expérimentaux en soufflerie

- Présentation des essais
- Brainstorming sur la mise en place des mesures
- Préparation de la soufflerie
- Réalisation des mesures
- Analyse des résultats et débriefing

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Animation et échanges ouverts autour d'une présentation. Outils de simulation numérique (ANSYS Fluent, stations de calcul). Outils expérimentaux (soufflerie de laboratoire, maquettes et équipements de mesure).

SUIVI ET ÉVALUATION

Les acquis seront validés en continu lors de la réalisation des simulations numériques et des essais expérimentaux.

PRE REQUIS

Aucun pré-requis n'est indispensable mais des éléments de culture générale ferroviaire et de mécanique des fluides peuvent faciliter la compréhension des cours.



LES FONDAMENTAUX

ACOUSTIQUE FERROVIAIRE

Public et pré-requis : La formation s'adresse aux ingénieurs généralistes ou de formation universitaire équivalente, qui travaillent dans les domaines liés à l'acoustique ; aux ingénieurs en mécanique possédant des connaissances de base en acoustique environnementale. Des connaissances de base en vibro acoustique constituent un plus.

Objectifs pédagogiques :

- Acquérir une connaissance de base en acoustique ferroviaire, bruit en environnement et confort acoustique à bord ;
- Connaître les principales sources de bruit du système ferroviaire, comment les caractériser expérimentalement et numériquement ;
- Découvrir les solutions de réduction du bruit spécifiques au système ferroviaire ;
- Connaître la réglementation nationale et européenne concernant la maîtrise du bruit ferroviaire en environnement.

DURÉE DE LA FORMATION

1 jour (7 heures)

LIEU

En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78)

INTERVENANTS

Franck POISSON

Docteur en acoustique. Il développe depuis plus de 20 ans son expertise sur le bruit du système ferroviaire. Il a utilisé ses compétences en traitement du signal pour caractériser les sources de bruit, s'est intéressé à la propagation du bruit en environnement et à travers la structure d'un train et aussi à la gêne des riverains et au confort des voyageurs. Il est l'auteur de 22 publications scientifiques, plus de 100 présentations en congrès et a encadré 8 étudiants en thèse. Il a développé cette expertise à la Direction Innovation & Recherche de SNCF, puis à l'Agence d'Essai Ferroviaire et aujourd'hui il est Administrateur du GIE Eurailtest, spécialiste des essais et de la mesure dans le domaine ferroviaire.

PROGRAMME

Introduction

Sources de bruit ferroviaire

- les sources de bruit
- l'évolution des sources avec la vitesse
- le bruit de roulement
- le bruit d'origine aérodynamique
- le bruit des équipements
- les autres sources de bruit

Propagation

- la propagation du bruit à l'intérieur du train
- la propagation du bruit en milieu extérieur

Réduction du bruit

- la réduction au récepteur
- la réduction sur le chemin de propagation
- la réduction à la source
- la réduction du bruit à l'intérieur du train

Réglementation

- la réglementation européenne
- la réglementation à la source
- la réglementation au récepteur
- la réglementation du bruit à l'intérieur du train

Perspectives

- les prochaines évolutions du système ferroviaire et leurs conséquences acoustiques

MOYENS PÉDAGOGIQUES

- Présentation interactive avec retour d'expérience ;
- Exercices individuels ;
- Etudes de cas d'école.

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2

DESIGN DE LA MOBILITÉ - MOB

LE SYSTÈME TÉLÉPHÉRIQUE EN MODE TRANSPORT URBAIN DE VOYAGEURS

Public et pré-requis : La formation s'adresse aux ingénieurs ou techniciens supérieurs qui souhaitent développer leurs connaissances générales sur un système de téléphérique appliqué au transport urbain de voyageurs. Sur la base des projets actuellement en cours en France, cette formation permet également d'appréhender les forces et limites de ce mode de déplacement.

Objectifs pédagogiques : A l'issue de la formation, le stagiaire a une bonne connaissance d'un système de transport par câble de type "téléphérique" appliqué au transport urbain de voyageurs. Ce mode de transport urbain de voyageurs, initialement à vocation touristique, est novateur en France. Son adaptation aux spécificités du transport urbain fait l'objet d'une réflexion, tant de la part des Autorités organisatrices des transports que des exploitants, sur les aspects exploitation, maintenance, sécurité de fonctionnement, réglementation et coût de possession.

DURÉE DE LA FORMATION

1 jour (7 heures)

LIEU

En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS

Jean-Bernard GRUEL,

Directeur de projet KEOLIS
Conseil & Projets – 15 ans
d'expérience en transport
urbain.

Antérieurement Chef
d'exploitation du métro
automatique VAL de Lille,
réalise une assistance à maîtrise
d'ouvrage, sous les aspects
exploitabilité, maintenabilité et
sécurité de fonctionnement,
auprès de Brest métropole
et KEOLIS Brest pour la mise
en service du tramway et le
premier téléphérique urbain
français.

Contribue à différents projets
à l'international (métros
d'Hyderabad – Inde et de
Shanghai- Chine, Tramway de
Waterloo – Canada).

Mise en service commercial du
téléphérique urbain de Brest en
novembre 2016.

Assistance à la Maîtrise
d'ouvrage du téléphérique
d'Orléans.

PROGRAMME

Présentation générale des transports par câble

- Familles et caractéristiques des systèmes de transports par câble
- Performances et avantages comparés Tramway/BHNS/système de transport par câble
- Forces et limites des deux grandes familles de transport par câble
- Choix retenus pour les projets en cours de réalisation (Brest, Orléans, Toulouse, etc)

Le système téléphérique, nouveau mode de transport urbain de voyageurs

- Particularités d'un système de transport par câble en milieu urbain
- Contraintes de conception et d'exploitation associées à cet usage
- Le câble lui-même, un choix varié et complexe,
- Limites du système (en ligne droite, nb. de stations et fiabilité - disponibilité, vitesse, insertion milieu hyper urbanisé, débit, bruit, pas de maintenance, résistance au vent et à la chaleur, etc.)

La réglementation et ses évolutions

- Décret STPG
- Code du tourisme
- Problématique de la sécurité des travailleurs et du travail en hauteur

Application aux projets de Brest et d'Orléans

- Les différentes offres techniques proposées
- Solution Barthelet – téléphérique "saut-de-mouton"

Approche des coûts de possession

- Problématique des coûts d'exploitation et de maintenance
- Structure et optimisation des coûts
- Intégration ou non d'un système téléphérique dans un réseau urbain doté ou non d'un mode de transport guidé régi par le STRMTG

Conclusion – les projets en France – questions/réponses

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Support PWP, plans et film 3D du projet de Brest.

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.

POUR ALLER PLUS LOIN

Les coûts d'exploitation des transports publics



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2

LES TECHNOLOGIES ET L'INFRASTRUCTURE - TEC

LE MATÉRIEL ROULANT FERROVIAIRE

Public et pré-requis : La formation s'adresse aux ingénieurs ou techniciens supérieurs des entreprises ferroviaires qui souhaitent élargir leur champ de connaissance, et à ceux des collectivités territoriales amenées à préparer les décisions techniques portant sur les matériels roulants.

Objectifs pédagogiques : A l'issue de la formation, le stagiaire reconnaît et utilise le vocabulaire technique propre à l'architecture véhicule, identifie les concepts majeurs des principaux éléments constitutifs avec leurs fonctionnalités, et applique les règles de dimensionnement des matériels roulants de toutes catégories. Il distingue les paramètres principaux régissant les fonctions et les performances d'un véhicule, identifie l'influence des choix d'architecture en termes de performances et de contraintes.

DURÉE DE LA FORMATION

2 jours (14 heures)

LIEU

En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78)

INTERVENANTS

Alain BONNET

Ancien Directeur Délégué
Technique du Centre
d'Ingénierie du Matériel SNCF
du Mans.

Bernard LEROUGE

Ancien directeur technique
chez Alstom Transport. Expert
technique ferroviaire auprès
de la Commission Européenne,
des tribunaux de Paris,
Marseille, Colmar et Strasbourg
de la gendarmerie de
Bourg-en-Bresse et du Service
d'Accréditation Suisse.

PROGRAMME

Rappel d'éléments fondamentaux de la technologie ferroviaire

- Le système ferroviaire et les paramètres dimensionnant de ses sous-systèmes
- La résistance à l'avancement
- L'adhérence roue-rail

Les grandes fonctions du matériel roulant : contraintes et dimensionnement

- Le cahier des charges et ses exigences : capacité, programme d'exploitation...
- Le freinage
- La tenue mécanique : structure de caisse, sécurité passive
- Le roulement et le guidage
- Le gabarit
- Les fonctions diverses
- La définition des performances
- La question des masses et du nombre d'essieux
- L'adaptation au transport de passagers ou de fret
- La caractéristique effort/vitesse
- La propulsion électrique, autonome, hybride
- Les critères FDMS et la maintenance
- L'architecture

Conclusion

- Les différents types de matériels roulants
- Exemples

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Animation autour d'une présentation. Traitement d'exemples.

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.

POUR ALLER PLUS LOIN

Les bogies et organes de roulement
La propulsion ferroviaire
Le freinage ferroviaire
Gabarit des matériels roulants ferroviaires
Dynamique ferroviaire, homologation numérique des véhicules
Matériaux composites à matrice organique



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2

LES TECHNOLOGIES ET L'INFRASTRUCTURE - TEC

LE MATÉRIEL ROULANT FERROVIAIRE DE TYPE WAGON DE FRET : TECHNOLOGIE ET RÉGLEMENTATION

Public et pré-requis : La formation s'adresse aux ingénieurs ou techniciens supérieurs des détenteurs, ateliers de maintenance, bureau d'études qui souhaitent découvrir le matériel roulant de type wagon de fret et/ou approfondir leur connaissance de la technologie du wagon et de la réglementation associée, notamment dans le cadre de la réglementation européenne.

Objectifs pédagogiques : A l'issue de la formation, le stagiaire connaît les différents types de wagons, la technologie de conception d'un wagon (calcul résistance de structure, calcul de gabarit, calcul de freinage, etc...) et de démonstration de la sécurité. Le stagiaire a également un aperçu des rôles, responsabilités et interfaces relatifs aux principaux acteurs du fret ferroviaire, ainsi que du contexte réglementaire relatif aux certifications ECM et CE enrichi des principaux textes de référence, comme le RID, le CUU et le référentiel de maintenance VPI.

DURÉE DE LA FORMATION
2 jours (14 heures)

LIEU
En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS

François SUCHET
Ingénieur ESTACA, Consultant libéral dans la réalisation de missions de conseils et audits en qualité et sécurité spécialisé dans le matériel ferroviaire. Responsable d'audit qualifié ISO9001 v2008 et v2015 pour Bureau Veritas Certification.

PROGRAMME

Présentation générale

- Définition du wagon de fret et les différents types de wagons
- La place du fret dans le système ferroviaire

Le contexte réglementaire

- La réglementation européenne : directives sécurité et interopérabilités, règlements ECM et CSM, STI Wagon de fret, STI Bruit
- Le CUU
- Le RID
- Les référentiels de maintenance

Technologie du wagon de fret

- Les parties infrastructures et superstructures
- La partie roulement : roues, essieux, essieux montés et bogies
- Le comportement dynamique
- Le freinage
- Le gabarit
- La structure du châssis et la sécurité passive
- La partie choc et traction
- Le marquage

La certification CE d'un wagon de fret

- Le dossier de conception
- Le dossier de fabrication et essais
- Les modules d'évaluation CE et la démarche de certification

Cette Formation peut être aussi dispensée en Anglais

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Animation autour d'une présentation. Traitement d'exemples.

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.

POUR ALLER PLUS LOIN

L'ensemble des formations des chapitres « Les technologies et l'infrastructure » et « L'exploitation et la maintenance »



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2

LES TECHNOLOGIES ET L'INFRASTRUCTURE - TEC

LES BOGIES ET ORGANES DE ROULEMENT

Public et pré-requis : La formation s'adresse aux ingénieurs ou techniciens supérieurs travaillant chez les constructeurs, équipementiers et exploitants, qui projettent de développer leurs connaissances sur les systèmes de guidage et leur influence sur l'architecture physique des véhicules, ainsi que sur les paramètres essentiels qui conditionnent les principales performances. Il est nécessaire que les stagiaires aient une connaissance générale du système ferroviaire et des fonctions à remplir par le matériel roulant, ainsi que son architecture et ses différents constituants.

Objectifs pédagogiques : A l'issue de la formation, le stagiaire aura la capacité de distinguer et d'apprécier les paramètres principaux, les contraintes d'intégration et les principales technologies :

- des systèmes de guidage, des roues et des bogies ;
- des liaisons internes au bogie et celles avec la caisse du véhicule ;
- des nombreuses fonctions autres fonctions liées au bogie.

DURÉE DE LA FORMATION
1 jour (7 heures)

LIEU
En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78)

INTERVENANTS

Alain BONNET
Ancien Directeur Délégué
Technique du Centre
d'Ingénierie du Matériel SNCF
du Mans. Ancien Chef de
département Bogie-frein.

PROGRAMME

Les bogies

- Généralités – Disposition des essieux – Eléments constitutifs – Inscription en courbe
- Les essieux – Les roues – Les boîtes d'essieux – Les châssis de bogies
- Les matériels urbains – Les wagons

Les liaisons moteur-essieu

- Le réducteur – La fixation des moteurs de traction
- Les moteurs semi-suspendus – Les moteurs entièrement suspendus
- Cas du transport urbain

Les liaisons bogie-caisse

- Généralités – Le cabrage en traction
- Les barres de traction – La liaison par pivot
- Les matériels urbains

Autres équipements sur bogie

- Les équipements complémentaires sur l'essieu et sur le bogie
- Les autres équipements pneumatiques et hydrauliques

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Animation autour d'une présentation.

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.

PRE REQUIS

Le matériel roulant ferroviaire

POUR ALLER PLUS LOIN

Dynamique ferroviaire, homologation numérique des véhicules
Matériaux composites à matrice organique



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2

LES TECHNOLOGIES ET L'INFRASTRUCTURE - TEC

LA PROPULSION FERROVIAIRE

Public et pré-requis : La formation s'adresse aux ingénieurs ou techniciens supérieurs qui souhaitent développer leurs connaissances sur les chaînes de traction et leur influence sur l'architecture physique des véhicules, ainsi que sur les paramètres essentiels qui conditionnent les principales performances.

Objectifs pédagogiques : A l'issue de la formation, le stagiaire reconnaît et utilise le vocabulaire technique propre aux systèmes de propulsion, identifie les concepts majeurs des chaînes de traction, de leurs constituants principaux et de leurs équipements auxiliaires, ainsi que les contraintes d'intégration et les conséquences sur l'architecture du véhicule.

Il identifie et distingue les paramètres principaux régissant les performances, les effets sur l'environnement, la consommation d'énergie, et influant sur les choix d'architecture d'une chaîne de traction.

DURÉE DE LA FORMATION

2 jours (14 heures)

LIEU

En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78)

INTERVENANTS

Bernard LEROUGE

Ancien directeur technique chez Alstom Transport. Expert technique ferroviaire auprès de la Commission Européenne, des tribunaux de Paris, Marseille, Colmar et Strasbourg de la gendarmerie de Bourg-en-Bresse et du Service d'Accréditation Suisse.

PROGRAMME

Rappels

- La courbe effort-vitesse
- L'alimentation en énergie
- Les différents modes de propulsion

Les moteurs de traction et leur alimentation

- Moteurs à courant continu – Moteurs triphasés synchrones et asynchrones
- Alimentation des moteurs – Interrupteurs et commutateurs
- Refroidissement

La traction électrique et la conversion d'énergie

- Introduction - Systèmes d'alimentation en énergie électrique (aérien, 3ème rail, sol)
- Retour de courant - Appareillage haute tension – Transformateurs, selfs, condensateurs
- Schéma général – Alimentation des auxiliaires

La traction autonome

- Introduction aux différentes motorisations et transmissions
- Moteurs diesel et auxiliaires
- Les transmissions de puissance : mécanique, hydraulique, électrique
- Entraînement des auxiliaires

Les systèmes hybrides et le futur

- Les systèmes hybrides
- Les nouvelles solutions

Calcul de performances

- Cas d'une automotrice : données générales
- Dimensionnement en traction

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Animation autour d'une présentation. Traitement d'exemples de calcul.

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.

PRE REQUIS

Le matériel roulant ferroviaire

POUR ALLER PLUS LOIN

Les bogies et organes de roulement
Le freinage ferroviaire
Gabarit des matériels roulants ferroviaires
Dynamique ferroviaire, homologation numérique des véhicules



LE FREINAGE FERROVIAIRE

Public et pré-requis : La formation s'adresse aux ingénieurs ou techniciens supérieurs travaillant dans des entreprises de conception ou d'exploitation, amenés à concevoir ou à utiliser les équipements de freinage des différents systèmes ferroviaires. Il est nécessaire que les stagiaires aient une connaissance générale du système ferroviaire et des fonctions à remplir par le matériel roulant, ainsi que de son architecture et de ses différents constituants.

Objectifs pédagogiques : A l'issue de la formation, le stagiaire aura analysé et synthétisé les notions de base et pourra apprécier :

- les exigences fonctionnelles et les besoins requis pour le système de freinage,
- les principes des freins ferroviaires, l'architecture des systèmes utilisés et les principales technologies utilisées,
- les interfaces avec le train et l'utilisation du système de freinage en exploitation.

DURÉE DE LA FORMATION

3 jours (21 heures)

LIEU

En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78)

INTERVENANTS

Alain BONNET

Ancien Directeur Délégué
Technique du Centre
d'Ingénierie du Matériel SNCF
du Mans et ancien expert
international frein SNCF.

PROGRAMME

Présentation du système de freinage

- Historique
- Le système dans son environnement
- Fonctions principales

Besoins et dimensionnement du système

- Interfaces avec l'infrastructure
- Contraintes de l'exploitation
- Méthodes de calcul et exemple d'application

La commande du frein

- La commande pneumatique classique, le frein électropneumatique
- Les commandes électriques
- La production d'air

Les organes de génération des efforts de freinage

- Les freins à frottement
- Les freins dynamiques
- La conjugaison des freins

Les freinages d'immobilisation

- Différentes situations d'immobilisation
- Divers types de freins d'immobilisation

Le contrôle du freinage

- La gestion de l'adhérence : caractéristique de l'adhérence en freinage – Anti-enrayage
- Les essais de frein et autres contrôles
- Automatismes liés au freinage

Règles de conception

- Référentiels normatifs et homologation
- La sûreté de fonctionnement appliquée au freinage, facteurs humains

Perspectives

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Animation autour d'une présentation. Traitement d'exemples de calcul.

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.



GABARIT DES MATÉRIELS ROULANTS FERROVIAIRES

Public et pré-requis : La formation s'adresse aux ingénieurs – débutants et confirmés qui sont amenés à définir ou à vérifier l'enveloppe extérieure des matériels roulants ferroviaires et de leurs équipements, appelés à circuler sur les principaux réseaux ferrés européens.

Objectifs pédagogiques : A l'issue de la formation, le stagiaire comprend et sait utiliser les règles de calculs pour définir de façon courante le gabarit des matériels roulants ferroviaires.

DURÉE DE LA FORMATION
2 jours (14 heures)

LIEU
En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS
Daniel BARRABES
ALSTOM.

PROGRAMME

Module 1 : Introduction

- Les gabarits dans le monde
- Le réseau ferré français
- Donnée d'entrée

Module 2 : Les différents types de calcul de gabarit

- Les conventions de calcul
- Les méthodes de calcul

Les éléments fondamentaux du gabarit

- Les données d'entrées
- Les déplacements transversaux
- Les déplacements verticaux

La norme Européenne EN 15273

- Les contours de référence
- Les règles de calcul
- Les réductions transversales
- Les réductions verticales

Les éléments particuliers du gabarit

- Les parties basses
- Les portes d'accès ouvertes
- Les interfaces quai/matériel roulant
- Les pantographes
- Les organes sous tensions en toiture.

Etude de cas

- Sur la base d'un cahier des charges, les stagiaires devront en groupe définir l'architecture rame la plus adaptée pour répondre aux exigences du cahier des charges, (gabarit, masse, cout, capacité voyageur)

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Exemples : exercices et étude de cas.

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.

PRE REQUIS	Le matériel roulant ferroviaire
POUR ALLER PLUS LOIN	Les bogies et organes de roulement La propulsion ferroviaire Le freinage ferroviaire Dynamique ferroviaire, homologation numérique des véhicules Matériaux composites à matrice organique



LA SIGNALISATION FERROVIAIRE

Public et pré-requis : La formation s'adresse aux ingénieurs ou techniciens supérieurs des entreprises du secteur transport ferroviaire et guidé qui souhaitent élargir leur champ de connaissances par rapport à leur secteur propre, à ceux des Collectivités territoriales amenés à préparer les décisions techniques portant sur l'exploitation de réseaux ainsi qu'aux Conseillers externes désireux d'approfondir leurs connaissances techniques.

Objectifs pédagogiques : A l'issue de la formation, le stagiaire identifiera :
- les principes fondamentaux de la signalisation du Réseau Ferré National ;
- les composants majeurs des systèmes de signalisation ferroviaire.

Il distinguera les principales dispositions conceptuelles, documentaires, organisationnelles et opérationnelles qui permettent d'assurer le continuum sécurité de la signalisation ferroviaire depuis la décision d'investissement jusqu'à la dépose.

DURÉE DE LA FORMATION
3 jours (21 heures)

LIEU
En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78)

INTERVENANTS
Pierre REY,
Expert en signalisation
ferroviaire.

PROGRAMME

Historique

Approche documentaire
Examen d'un extrait de schéma de signalisation

Finalités

- Les besoins
- Les risques
- Les principes

Les signaux

- Les principaux signaux et leur réglementation

Equipements

- Les appareils de voie
- Commande et contrôle des appareils de voie
- Commande des signaux
- Répétition des signaux
- Détection des trains

Les postes d'aiguillages

- Notion d'itinéraire
- Evolution et structure des postes
- Postes mécaniques et électromécaniques
- Postes électriques
- Postes informatiques
- Postes de voies de service
- Les enclenchements
- Les modules informatiques
- Les commandes centralisées

Espacement des trains

- Historique
- Cantonnements

Contrôle de vitesse

- Le KVB

La TVM

- Transmission « voie/machine » 300 et 430

La signalisation Européenne

- ERTMS

Les passages à niveau

- Généralités
- Catégories
- La Signalisation Automatique Lumineuse

Les sujétions

- L'alimentation en énergie des IES
- Systèmes de protection
- Organisation de l'Exploitation
- Les installations de sécurité

Conception des installations

- La commande centralisée du réseau
- Etudes
- Travaux
- Approche organisationnelle et économique des projets.

Maintenance

- Renouvellement
- Entretien courant
- Télésurveillance

Visite des installations du centre national de formation SNCF de Nanterre.

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Installations pédagogiques du centre national de formation SNCF de Nanterre.

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2

LES TECHNOLOGIES ET L'INFRASTRUCTURE - TEC

ERTMS : APPROCHE SYSTÈME

Public et pré-requis : La formation s'adresse à tous les acteurs et responsables du secteur ferroviaire, privés et publics, concernés par l'exploitation d'un réseau ferroviaire : Autorités Organisatrices, Entreprises Ferroviaires, Gérants d'Infrastructures, Ingénieristes, Industriels... ainsi qu'aux ingénieurs et techniciens supérieurs impliqués dans la conception, l'utilisation et/ou la maintenance de systèmes de contrôle-commande et signalisation.

Objectifs pédagogiques : A l'issue de la formation, le stagiaire aura acquis une approche système lui permettant de mieux appréhender l'ETCS et la gestion des interfaces avec les autres constituants du système ferroviaire. Il connaît les principes généraux du système ERTMS. Performances du système ferroviaire, contraintes et exploitation en sécurité, ses exigences sont traitées dans le cadre de l'ERTMS, système européen de gestion du trafic ferroviaire.

DURÉE DE LA FORMATION

2 jours (14 heures)

LIEU

En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS

Jérôme MAGNAT

Chef de projets système,
responsable d'affaire pour le
domaine CCS/LGV SEA.

PROGRAMME

Présentation générale de l'ERTMS et intégration dans le système ferroviaire

- Les besoins (en termes de signalisation) liés à l'exploitation du système ferroviaire
- Contraintes et performances des systèmes existants
- Intégration d'un système nouveau dans un contexte historique

ERTMS

- La genèse du système
- Principes de fonctionnement
- Les composants du système

GSM-R

- L'origine du GSM-R et la situation en Europe
- Les spécifications techniques
- L'application Radio Sol Train (RST)
- Les fonctionnalités ferroviaires
- Les autres applications, hors RST (ETCS, GSM-R Maintenance, SAEIV)
- Les évolutions du réseau GSM-R

ERTMS - Le contexte européen

Les déploiements en France

Le déploiement à l'étranger

ETCS

- Les spécifications techniques
- Les principes généraux
- Analyse de quelques fonctions essentielles
- Mise en application, cas pratiques (travaux en sous-groupes sur des scénarii d'exploitation)

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Présentations Powerpoint, atelier sur les principes et fonctions du sous-système ETCS.

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.

PRE REQUIS

La signalisation ferroviaire

POUR ALLER PLUS LOIN

CBTC



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2

LES TECHNOLOGIES ET L'INFRASTRUCTURE - TEC

CBTC : COMMUNICATION BASED TRAIN CONTROL

Public et pré-requis : Maîtriser de préférence les techniques de base de la signalisation ferroviaire. Souhaiter élargir le champ de connaissances au système CBTC (métro ou autres types de projets l'impliquant).

Objectifs pédagogiques :

Identifier les critères de choix pour un système CBTC par rapport à d'autres systèmes de signalisation. Comprendre principes généraux d'un système de contrôle/commande automatique des trains, basé sur une architecture CBTC.

DURÉE DE LA FORMATION

2 jours (14 heures)

LIEU

En présentiel à Saint-Quentin-en-Yvelines (78) ou en distanciel

INTERVENANTS

**Thomas VAUCHER
DE LA CROIX**

Responsable technique chez SIEMENS, travaillant sur des projets nationaux et internationaux de métros avec technologie CBTC.

PROGRAMME

Contexte / historique / principes de base

- Rappel historique des systèmes de contrôle/commande des trains
- Finalités d'un système CBTC
- Définitions, glossaire et domaine d'application du CBTC

Description fonctionnelle et architecture du système CBTC

- Fonctionnalités ATP
- Fonctionnalités IXL (enclenchements)
- Fonctionnalités ATO
- Fonctionnalités ATS

Description organique des produits CBTC

- Modules de communication
- ATC au sol
- ATC à bord
- Interfaces

Panorama des solutions CBTC, exemple de déploiements à travers le monde

- Ouverture sur les évolutions du CBTC
- Exemples de déploiement (projets de rénovations et nouvelles lignes)

MOYENS PÉDAGOGIQUES

- Analyser des cas concrets
- Pratiquer au travers d'exercices

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.

PRE REQUIS

La signalisation ferroviaire

POUR ALLER PLUS LOIN

Contrôle commande : l'ERTMS



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2

LES TECHNOLOGIES ET L'INFRASTRUCTURE - TEC

THE TRAIN COMMUNICATION NETWORK

Cours en Anglais

Public et pré-requis : The course addresses engineers and technicians who need to specify, install or maintain electronic equipment on-board trains, in a networked environment. Prerequisite is a general background on the railway system with knowledge of all main subsystems. Basic knowledge of IT concepts can be useful.

Objectifs pédagogiques : At the end of the course, the student will have a complete knowledge of the communication problems on board trains, which requires specific solutions to be developed, on the basis of the existing standards and regulations (the full set of standards includes at least 12 documents and the regulations includes the Directives and the Technical Specifications for interoperability). This will include terminology, basic architectures, existing reference standards and examples of real products. The student will know about solutions currently available on trains, their evolution and the parameters which can influence decisions on product choice and system architecture. Furthermore the architecture and operational features of the train to ground communication and multimedia applications are covered during the course.

DURÉE DE LA FORMATION

2 jours (14 heures)

LIEU

En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS

Paolo UMILIACCHI

CEO of CNC Centro Nuova
Comunicazione – Bologna –
Italy, expert in railway research
and standardisation and
CENELEC consultant.

Gianosvaldo FADIN

Technical Advisor of ANIE –
Italian Association of Electric
Industries, and President of
Italian Railway Standardisation
Committee.

PROGRAMME

Principles of train networking

- General and specific needs
- Some history
- The Train Communication Network Standards and relevant European Regulations
- Basic architectures
- Main concepts (consist, inauguration, topology, ...)

Networking background

- ISO-OSI layers
- Physical media
- Link, Network layers
- Transport and upper layers

Vehicle network

- Multi-purpose vehicle bus
- CAN bus
- ECN

Train Network

- Wire Train Bus
- ETB

High level networking

- RTP
- Communication Profile
- Application Profile UIC leaflets 556, 558, 647

Complementary concepts

- Train-to-ground communication
- Multimedia and Telematic Applications

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Case studies, examples of TCN structure on real trains.

SUIVI ET ÉVALUATION

In order to evaluate the achieved level of learning, the attendees will be subjected to an examination questionnaire.



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2

L'EXPLOITATION ET LA MAINTENANCE - EXP ET MA

EXPLOITATION FERROVIAIRE

Public et pré-requis : Cette formation s'adresse à tous ceux qui souhaitent développer leurs connaissances dans le domaine du fonctionnement du système ferroviaire. Elle s'adresse notamment aux responsables transport des Autorités Organisatrices, des collectivités locales ainsi qu'aux ingénieurs et techniciens des entreprises de transport ferroviaires désirant approfondir leurs connaissances dans le fonctionnement global du système de transport ferroviaire.

Objectifs pédagogiques : A l'issue de la formation, le stagiaire connaît les principes généraux de l'exploitation du système ferroviaire. Il est capable de recenser les contraintes liées à la sécurité des circulations et aux impératifs techniques entre mobiles et sol. Il a identifié les rôles et les besoins des divers acteurs du système, en phase de conception, en gestion opérationnelle et en post-opérationnel. Cette formation se place au niveau du système ferroviaire et intègre donc les interfaces entre le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires, acteurs directement impliqués dans l'exploitation ferroviaire.

DURÉE DE LA FORMATION
3 jours (21 heures)

LIEU
En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS

Didier JANSOONE
Ingénieur CNAM (spécialité
Exploitation ferroviaire).
Auteur de nombreux ouvrages
historiques et techniques sur
l'exploitation des chemins
de fer, il enseigne au Centre
de formation de la circulation
ferroviaire du Campus SNCF-
Réseau de Nanterre et intervient
à l'IUT de Cergy-Pontoise en
Licence Pro Infrastructures
ferroviaires.

PROGRAMME

Principes généraux de l'exploitation ferroviaire

- Contraintes
- Modèles d'accès au système ferroviaire
- Fonctions d'exploitation
- Fonctions de maintenance

Sécurité et exploitation du système ferroviaire

- Système de sécurité
- Principes
- Événements redoutés
- Conséquences pour les acteurs

Organisation de l'exploitation ferroviaire

- Acteurs
- Outils
- Procédures

Études exploitation

Horaires et notion de débit

- Généralités
- Espacement et capacité
- Cassures de vitesse
- Conditions d'exploitation et de desserte
- Nature des installations ligne et gare
- Performance et gestion du matériel roulant
- Gestion du graphique horaire

Conception du plan de transport

- Organisation – calendrier
- Horaires graphiques
- Roulement matériel roulant et traction (principes)

Gestion opérationnelle

- Organisation
- Manœuvre des installations de sécurité
- Préparation des trains avant circulation
- Gestion des manœuvres et des mouvements techniques
- Gestion des circulations
- Gestion des incidents
- Gestion des moyens et de l'information

Post opérationnel

- Régularité / ponctualité
- Management de la régularité
- Retour d'expérience

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Exemples : Exercices et études de cas.

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.



CALCULER LES COÛTS DE MAINTENANCE ET STRATÉGIES D'INVESTISSEMENTS

Public et pré-requis : La formation s'adresse aux ingénieurs ou techniciens supérieurs des Autorités Organisatrices de la Mobilité, des Exploitants-mainteneurs, des Constructeurs et des Bureaux d'études.

Objectifs pédagogiques : A l'issue de la formation, le stagiaire saura

- Projeter les coûts de maintenance aux différentes phases de la vie d'un système de transport (fer régional, métro, tramway, bus)
- Elaborer une stratégie de maintenance et d'investissements
- Tenir compte de la transition énergétique (bus gaz, bus électrique)
- Inscrire son action dans le cadre des normes NF X60-000 (maintenance), ISO 55000 (asset management) et NF X50-155 (coût du cycle de vie)

DURÉE DE LA FORMATION
2 jours (14 heures)

LIEU
En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS
Frédéric SCHNEIDER
Fondateur de deligeo (pilotage technique et économique de la maintenance et des investissements).

PROGRAMME

Concepts de base sur la maintenance

- Principes
- Types de maintenance selon les définitions de la norme NF X60-000 : maintenance préventive (systématique, conditionnelle, prévisionnelle), maintenance corrective (palliative, curative), modifications
- Niveaux de maintenance, applications opérationnelles

Etudier les composantes du système de transport

- Ouvrages (tunnels, viaducs), bâtiments
- Matériel roulant, équipements embarqués (SAE, billettique, etc.), pilotage automatique
- Installations fixes du système de transport (plateforme et voie, énergie, signalisation, etc.)
- Equipements non liés aux systèmes (ascenseurs, sécurité des ouvrages, etc.)
- Equipements de maintenance

Interpréter les paramètres

- Principes des études de Soutien Logistique Intégré, coût global du cycle de vie
- Plans de maintenance, données de Fiabilité Maintenabilité Disponibilité
- Données de retour d'expérience

Structurer une projection de maintenance

- Arborescence des biens à maintenir
- Elaboration d'une structure opérationnelle de chiffrage : cycles de visites préventives, modélisation des pannes, des accidents, du vandalisme

Evaluer les temps passés à maintenir

- Principes et cycles de maintenance des différents types de biens
- Organisation de la maintenance
- Projection des temps des différents types de maintenance
- Gestion prévisionnelle des effectifs et des compétences

En déduire les besoins en parc de matériel roulant et ateliers

- Indisponibilité du parc pour la maintenance
- Liens avec le besoin de parc en exploitation
- Dimensionnement du parc
- Dimensionnement et occupation des ateliers

Etablir les coûts de maintenance et d'investissements

- Des heures de travail aux effectifs de personnels
- Coût des approvisionnements : pièces et organes, volume de stock
- Coût des outillages

Prendre en compte les évolutions techniques

- Energies alternatives
- Evolutions technologiques, obsolescence
- Apports du télédiagnostic et de la maintenance prévisionnelle

Faire le lien avec les conventions d'exploitation-maintenance

- Principes de gestion des biens
- Répartition des coûts dans les comptes, conventions d'investissements
- Evaluation des risques, Répartition des responsabilités selon les contrats
- Clauses contractuelles

Etablir une stratégie

- Quels équipements choisir ?
- Maintenir ou renouveler ?
- Interne ou sous-traitance ?
- ...

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Utilisation du logiciel tcoTrees pour étudier des cas concrets, tout au long de la formation.

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2

L'EXPLOITATION ET LA MAINTENANCE - EXP ET MA

LA MAINTENANCE DE L'INFRASTRUCTURE : UN ENJEU ESSENTIEL POUR LA SÉCURITÉ ET LA QUALITÉ DE L'EXPLOITATION FERROVIAIRE

Public et pré-requis : La formation s'adresse aux ingénieurs et techniciens des entreprises ferroviaires assurant la maintenance, des entreprises de maintenance de l'infrastructure et des organismes contributifs du système ferroviaire.(organismes de contrôle...).

Objectifs pédagogiques : L'objectif renouvelé par les pouvoirs publics de renouveler une infrastructure ferroviaire vieillissante fait exploser la demande tant en termes de maintenance que de rénovation des installations fixes. Par ailleurs, l'évolution réglementaire à l'initiative de la commission européenne se traduit par la chute de certains monopoles et l'arrivée de nouveaux opérateurs. La maintenance d'un système complexe comme l'est le ferroviaire à grand gabarit nécessite des organisations structurées pour assurer le niveau de service requis pour son exploitation, en sécurité et en qualité. A l'issue de la formation, le stagiaire est à même d'appréhender les différents paramètres à maîtriser pour assurer la maintenance et la rénovation de l'infrastructure ferroviaire dans ses différentes composantes.

DURÉE DE LA FORMATION
2 jours (14 heures)

LIEU
En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS
Guy CHALOCHE
Expert maintenance ferroviaire.

PROGRAMME

Définitions et concepts généraux

- Types de maintenance : préventive systématique, conditionnelle, corrective
- Fiabilité et sûreté de fonctionnement
- Niveaux de maintenance et optimisation des cycles

La maintenance de l'infrastructure

- Généralités et classification des opérations : la surveillance, l'entretien, les interventions et les régénérations
- Les spécificités propres à la maintenance :
 - de la voie : les constituants, la géométrie, les appareils de voie
 - de la signalisation
 - des ouvrages d'art et des ouvrages en terre,
 - des équipements d'alimentation électrique (caténaires et sous stations),
 - des télécommunications
- Les contraintes d'organisation

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Exposé avec projection se basant sur l'expérience des intervenants, implication active des participants souhaitée et supports détaillés remis en fin de séance.

SUIVI ET ÉVALUATION

Evaluation continue par questionnement des participants et évaluation en fin de session par questionnaire à choix multiples.



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2

L'EXPLOITATION ET LA MAINTENANCE - EXP ET MA

LA MAINTENANCE DES MATÉRIELS ROULANTS : UN ENJEU ESSENTIEL POUR LA QUALITÉ DU TRANSPORT FERROVIAIRE

Public et pré-requis : La formation s'adresse aux ingénieurs ou techniciens supérieurs des entreprises ferroviaires exploitantes, des entreprises propriétaires ou gestionnaires de flottes de matériel roulant (rolling stock), des industriels constructeurs du matériel roulant, assembleurs et équipementiers et des organismes contributifs du système ferroviaire (organismes de contrôle...).
Formation technique avec bases en mécanique et technologies électriques et électroniques.

Objectifs pédagogiques : La maintenance d'un système complexe de transport guidé tel que le ferroviaire à grand gabarit nécessite des organisations structurées pour assurer le niveau de service requis en sécurité et en qualité.

A l'issue de la formation, le stagiaire est à même d'appréhender les différents paramètres à maîtriser pour assurer la maintenance d'une flotte de matériel roulant.

DURÉE DE LA FORMATION

2 jours (14 heures)

LIEU

En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS

Guy CHALOCHE

Expert maintenance ferroviaire.

PROGRAMME

Définitions et concepts généraux

- Types de maintenance : préventive systématique, conditionnelle, corrective
- Fiabilité et sûreté de fonctionnement
- Niveaux de maintenance et optimisation des cycles

La maintenance du matériel roulant

- Les enjeux, politique de maintenance et sécurité de l'exploitation ;
- Les matériels roulants, principaux organes et fonctions importantes ; les risques associés
- Les 5 niveaux de maintenance ;
- Les installations, équipements et outillages ;
- Les spécificités des différents types d'engins (automotrices, locomotives, voitures et wagons) ;
- Les procédures de maintenance et la documentation ;
- Les personnels : qualification, habilitation ;
- Les approvisionnements ;
- L'interface avec l'exploitation.

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Exposé avec projection des supports simplifiés s'appuyant sur l'expérience des intervenants, implication active des participants souhaitée, support de formation remis fin de séance.

SUIVI ET ÉVALUATION

Évaluation continue au long de la session par questionnements des participants et évaluation finale sous forme de questionnaire à choix multiples.

POUR ALLER PLUS LOIN

L'interface entre l'exploitation et le matériel roulant
Le plan de maintenance du matériel roulant ferroviaire
Maintenance de la voie ferrée pour techniciens



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2

L'EXPLOITATION ET LA MAINTENANCE - EXP ET MA

L'INTERFACE ENTRE L'EXPLOITATION ET LA MAINTENANCE DU MATÉRIEL ROULANT FERROVIAIRE

Public et pré-requis : La formation s'adresse aux ingénieurs ou techniciens supérieurs qui travaillent ou qui veulent travailler dans la maintenance du matériel roulant. La formation donne les lignes directrices pour la mise en œuvre de l'interface entre l'exploitation et la maintenance. Des notions ou des connaissances portant sur plan de maintenance du matériel roulant ferroviaire constituent un plus.

Objectifs pédagogiques : A l'issue de la formation, le stagiaire :

- pourra mettre en place les moyens - l'appareil industriel - pour faire la maintenance ferroviaire à un coût optimal ;
- pourra dimensionner le parc du matériel roulant pour la maintenance court terme et mettre en œuvre la relation avec l'exploitation en fonction du Life Cycle Cost (LCC) ;
- pourra déterminer l'équilibre entre révision, modernisation et maintenance à l'organe en fonction du LCC.

DURÉE DE LA FORMATION

1 jour (7 heures)

LIEU

En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS

Hendrik BONNE

Chef de service de
l'amélioration continue chez
SNCF-Technics.

Professeur à l'Université de
Gand dans la technologie
ferroviaire.

Ancien chef de production de la
maintenance long terme.

PROGRAMME

La maintenance court terme

- L'organisation de la maintenance court terme en fonction de l'exploitation :
 - Exécution de la maintenance avec un minimum en parc immobilisé
 - Densité du réseau d'ateliers et fréquence des activités de maintenance

La maintenance long terme

- Mesure d'intégration des activités de maintenance longue terme dans la maintenance court terme et détermination des révisions et des modernisations en fonction du Life Cycle Cost

Dimensionnement du parc pour la maintenance (exercice interactive)

- Dimensionnement du matériel roulant, dimensionnement du nombre et de la taille des ateliers de maintenance et détermination de la relation exploitation-maintenance
- Détermination de l'équilibre entre révision, modernisation et maintenance à l'organe
- Utilisation du Life Cycle Cost comme paramètre d'optimisation

Comparaison de quelques exploitants-mainteneurs en Europe

- Comparaison des moyens et méthodes et de leur performance

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Présentation interactive et études de cas.

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2

L'EXPLOITATION ET LA MAINTENANCE - EXP ET MA

LES INFRASTRUCTURES, LA SUPERSTRUCTURE ET LA MAINTENANCE DE LA VOIE FERRÉE

Public et pré-requis : La formation s'adresse aux ingénieurs ou techniciens supérieurs des maîtres d'ouvrage, des Gestionnaires d'Infrastructures, des Collectivités Territoriales, des autorités organisatrices des transports, des ingénieries d'études, des Maîtres d'œuvre et des Entreprises ainsi qu'aux Assistants à maîtrise d'ouvrage des Collectivités ou des Conseillers externes des entreprises souhaitant approfondir ou diversifier leurs connaissances techniques.

Objectifs pédagogiques : A l'issue de la formation, le stagiaire est en mesure de connaître les différentes contraintes des systèmes ferroviaires et guidés vis-à-vis de la création des lignes nouvelles et classiques, du génie civil, des terrassements, des ouvrages d'art, des ouvrages en terre et la prise en compte des éléments contextuels, notamment les contraintes à intégrer lors de la définition des tracés sur le Réseau Ferré National (LGV, lignes classiques et urbaines). Dans le cadre de la maintenance des infrastructures ferroviaires, le stagiaire est en mesure de connaître l'ensemble des constituants de l'infrastructure ainsi que les modalités de maintenance, de régénération et de renouvellement de la voie, des appareils de voie, des passages à niveau, des ouvrages d'art, des ouvrages en terre, ainsi que les principes de maintenance des autres composants de l'infrastructure ferroviaire.

DURÉE DE LA FORMATION
2 jours (14 heures)

LIEU
En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS

Olivier CAZIER
Ingénieur (centrale Paris).
A travaillé chez Alstom
(1981/1989), à la SNCF
(1989/2017) et comme
consultant indépendant
(depuis 2017).
A exercé diverses
responsabilités notamment
comme responsable de Bureau
d'études régional, directeur de
grands projets d'ingénierie, chef
de département innovation,
conseil pour de grands projets
ferroviaires à l'étranger (Maroc,
Tunisie, Jordanie, Afrique du
Sud). A travaillé aussi sur des
sujets de sécurité comme
conseil de l'EPSF ou d'EOQA
travaillant pour le STRMTG.

PROGRAMME

Jour 1 : Les infrastructures

- Les contraintes pour le tracé, le génie civil et les systèmes lors de la création des lignes nouvelles
 - Les ouvrages d'art
 - Les autres contraintes
 - Les terrassements
 - La voie ferrée
 - Le gabarit
- Les composants de la voie ferrée, la pose de la voie
- Les appareils de voie
 - Les autres équipements techniques sur LGV
 - Le jumelage entre une LGV et une autoroute
 - Le tramway

Jour 2 : La maintenance

- Généralités
- La maintenance de la voie ferrée
- La maintenance des appareils de voie
- La régénération
- Le Renouvellement Voie et Ballast (RVB)
- La maintenance des ouvrages en terre
- Les autres domaines de la maintenance ferroviaire
- Les passages à niveau
- Approche de la réglementation en matière de maintenance et de travaux

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Formation en salle avec projection de diaporamas sous Power Point et de vidéo, commentaires interactifs, retours d'expériences, études de cas.

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2

L'EXPLOITATION ET LA MAINTENANCE - EXP ET MA

MAINTENANCE DE LA VOIE FERRÉE POUR TECHNICIENS ET OUVRIERS

Public et pré-requis : Techniciens et ouvriers travaillant sur l'infrastructure de réseaux ferroviaires urbains ou interurbains.

Objectifs pédagogiques : À l'issue de la formation, le stagiaire sait contribuer à l'organisation et à la préparation des chantiers sur voies ferrées pour garantir des conditions de circulation sûres.

DURÉE DE LA FORMATION
2 jours (14 heures)

LIEU
En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS

Olivier CAZIER
Ingénieur (centrale Paris).
A travaillé chez Alstom
(1981/1989), à la SNCF
(1989/2017) et comme
consultant indépendant
(depuis 2017).
A exercé diverses
responsabilités notamment
comme responsable de Bureau
d'études régional, directeur de
grands projets d'ingénierie, chef
de département innovation,
conseil pour de grands projets
ferroviaires à l'étranger (Maroc,
Tunisie, Jordanie, Afrique du
Sud). A travaillé aussi sur des
sujets de sécurité comme
conseil de l'EPSF ou d'EOQA
travaillant pour le STRMTG.

PROGRAMME

Jour 1 : les fondamentaux de la maintenance

Maintenance systématique, conditionnelle, préventive, prédictive, palliative, corrective etc... en décrivant les principaux composants des installations et en mettant l'accent sur les risques d'une veille inefficace ainsi que les points sensibles générateurs d'incidents voire d'accidents.

Ces fondamentaux auront pour objectifs de maîtriser les processus afin de bâtir un plan de maintenance robuste. Au cours de cette journée seront abordés les principes de sécurité des installations et du personnel.

Jour 2 : méthodes et pratiques

Méthodes et pratiques de la maintenance sur les différentes parties des ouvrages ferroviaires sensibles avec l'objectif de permettre aux techniciens et ouvriers d'effectuer un diagnostic des installations ainsi que des défauts, de connaître les différentes méthodes d'entretien afin d'être en capacité d'exiger les meilleures performances des entreprises chargées de réaliser l'entretien, de contrôler la qualité du travail fourni et de prononcer les réceptions en connaissances de cause.

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Formation en salle avec projection de diaporamas sous Power Point et de vidéo, commentaires interactifs, retours d'expériences, études de cas.

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2

L'ASPECT RÉGLEMENTAIRE ET NORMATIF, LA SÉCURITÉ - REGL

LA RÉGLEMENTATION FERROVIAIRE EUROPÉENNE ET SA MISE EN ŒUVRE EN FRANCE

Public et pré-requis : La formation s'adresse aux ingénieurs ou techniciens désireux d'éclaircir leurs connaissances en ce qui concerne les rôles, missions et responsabilités en matière de sécurité et d'interopérabilité de chacun des acteurs du système ferroviaire.

Objectifs pédagogiques : Cette formation a pour but de faire connaître l'organisation institutionnelle et l'architecture réglementaire en matière de sécurité et d'interopérabilité ferroviaire au niveau européen et sa déclinaison en France, notamment les missions de l'Agence Ferroviaire Européenne, des Autorités nationales de sécurité et des organismes d'enquête, ainsi que les responsabilités respectives des différents acteurs industriels en matière de sécurité ferroviaire. Il dispose également d'un aperçu de la réglementation nationale en matière de transports guidés. A l'issue de la formation le stagiaire a donc une vue d'ensemble de la réglementation applicable aux transports ferroviaires et guidés, notamment de celle issue du quatrième Paquet Ferroviaire Européen, ce qui lui permet, pour un projet donné, d'identifier la réglementation applicable, de la mettre en œuvre et de dialoguer efficacement avec les acteurs réglementaires.

DURÉE DE LA FORMATION

1 jour (7 heures)

LIEU

En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS

Bernard DUMAS

Ancien référent Réglementation France et Union Européenne chez Alstom Transport et représentant UNIFE (Union des Industries Ferroviaires Européennes) dans différents groupes de travail de l'Agence Ferroviaire Européenne. Actuellement conseiller technique de l'Association Française des Détenteurs de Wagons (AFP), expert technique auprès des tribunaux de grande instance de Paris et de Marseille pour les accidents ferroviaires.

PROGRAMME

Le contexte Européen

- L'élaboration des textes européens
- La place des normes dans le droit européen
- La libéralisation des activités ferroviaires

La Directive Sécurité

- Les différents acteurs, leurs rôles et responsabilités
- Certificat de sécurité et agrément de sécurité
- Indicateurs, objectifs et méthodes communes de sécurité
- Les entités en charge de la maintenance

La Directive Interopérabilité

- Système et sous-systèmes
- Les exigences essentielles
- Les STI
- Le processus d'autorisation de mise en service/mise sur le marché

La réglementation française en matière de transports ferroviaires

- Transposition des directives européennes (décrets et arrêtés d'application)
- Particularités françaises.

La réglementation nationale applicable transports guidés

- Les textes applicables (décret STPG et arrêtés d'application)
- Le STRMTG

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Présentations et études de cas.

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2

LA FDMS FERROVIAIRE (FIABILITÉ, DISPONIBILITÉ, MAINTENABILITÉ, SÉCURITÉ)

Public et pré-requis : La formation s'adresse aux ingénieurs ou techniciens ayant déjà des connaissances de base en systèmes ferroviaires.

Objectifs pédagogiques : A l'issue de la formation, le stagiaire distingue les principaux facteurs influençant la fiabilité, la disponibilité, la maintenabilité et la sécurité (FDMS), avec la sélection des principes techniques pour les maîtriser liés au domaine ferroviaire. Il décrit les exigences de base et procédés génériques pour la spécification et démonstration FDMS, et utilise les méthodes d'analyse du domaine.

DURÉE DE LA FORMATION
2 jours (14 heures)

LIEU
En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS

Roberto SEMPRINI
Directeur de l'entité « Safety Assessment » chez Alstom Transport, et chef du groupe de travail « Sécurité » pour la norme EN 50126 auprès du comité technique de normalisation ferroviaire CENELEC/TC9X.

PROGRAMME

Rappel d'éléments fondamentaux de la FDMS d'un système ferroviaire

- FDM et Sécurité
- Concept de Risque et Critères d'acceptation
- Facteurs d'influence de la FDMS

Principes de sécurité de fonctionnement

- Principes de sécurité des systèmes électroniques et programmables
- Principes de sécurité des systèmes électriques et mécaniques
- Interfaces entre sous-systèmes
- Fonctionnalité de systèmes et exploitation
- Fonctionnalité de systèmes et maintenance

Méthodes d'analyse FDMS

- Méthodes d'analyse qualitative et quantitative
- AMDEC (FMECA), Arbre de défaillance (FTA), ...
- Hazard Log
- Exemples

Gestion de la sécurité

- Cycle de vie du système et activités de Vérification et Validation
- Registre des Situations Dangereuses (Hazard Log) et gestion des contraintes exportés pour la Sécurité
- Organisation de Sécurité e Système de Gestion de la Sécurité (SGS)

Contexte normatif et réglementaire

- La normalisation et les principaux standards européens dans le domaine de la sécurité ferroviaire
- La réglementation européenne et le procédé d'autorisation pour la mise en service

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Animation autour d'une présentation. Traitement d'exemples.

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2

GESTION DES RISQUES ET CERTIFICATION DANS LE FERROVIAIRE

Public et pré-requis : La formation s'adresse à un public d'ingénieurs, techniciens et gestionnaires participant à la conception, au développement, à l'industrialisation, à la production, à l'assurance qualité, au maintien en service, à la maintenance, à l'exploitation, et à l'après-vente d'un produit ou service pour lequel un dossier sécurité doit être produit pour soumission à une autorité d'approbation.
Prérequis souhaités: Ils doivent posséder des notions de gestion des risques.

Objectifs pédagogiques : A l'issue de la formation les stagiaires seront capables de :
- Connaître les concepts fondamentaux nécessaires à la production d'une analyse de gestion des risques.
- Connaître les concepts fondamentaux nécessaires à la compréhension des enjeux de la gestion des risques et de la certification du matériel ferroviaire.

DURÉE DE LA FORMATION
2 jours (14 heures)

LIEU
En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS
Philippe BROCHAIN
possède une solide expérience à l'étranger (Europe et Amérique du Nord, 12 ans) et une solide expertise reconnue dans le domaine Sécurité et Certification (Aéronautique Spatial, et Transport) depuis près de 25 ans. Il intervient dans le cycle de formation standard et continue auprès de Supaéro, INSA, ENAC et London University.

PROGRAMME

Jour 1 :

- Introduction
- Directive 2004/49/EC : gestion des risques
- Les intervenants : Railway Undertakings (RUs), Infrastructure Managers (IMs) Common Safety Regulation (CSM's) : Règlementation 352/2009
- Les niveaux de risques acceptables
- Interopérabilité ferroviaire, le cadre juridique
- Processus de certification
- Processus de contrôle des changements
- Système de gestion de la sécurité et des risques (SMS)
- Processus et méthodes

Jour 2 :

- Gestion de la sécurité système et processus
- Méthode d'analyse des risques et applications
- Etude de cas

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Etude de cas et exercices.

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2

SENSIBILISATION AUX FACTEURS HUMAINS ET RETOUR D'EXPÉRIENCE

Public et pré-requis : Toute personne convaincue de l'intérêt de prendre en compte les dimensions humaine, sociale, organisationnelle : managers de proximité, concepteur de systèmes, rédacteurs de règles, manuels, superviseurs, auditeurs...

Objectifs pédagogiques : Les stagiaires seront capables d'illustrer, de repérer des aspects pertinents, d'identifier des pistes d'action dans le domaine dit des « facteurs humains » dans leurs métiers. Ils sauront indiquer des pistes de recherche pour l'analyse approfondie d'événements complexes et sauront solliciter des spécialistes des sciences humaines et sociales.

DURÉE DE LA FORMATION
2 jours (14 heures)

LIEU
En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS

Yves MORTUREUX
Ancien Safety Expert à l'UIC.

PROGRAMME

Ces deux journées sont articulées du pratique vers le théorique : les films ou la présentation d'incidents ou d'accidents réels montrent des fonctionnements réels dans lesquels l'intervenant met en évidence des fonctionnements, des relations, des mécanismes... qui se retrouvent couramment dans tous les systèmes.

Sur cette base, il introduit les éléments nécessaires de vocabulaire, de « théorie », de modèles, de méthodes qui permettent de transposer aux cas que les participants rencontreront.

Enfin, il présente des types d'actions appropriées à différents cas pour construire ou renforcer la maîtrise des risques dans sa dimension humaine.

Le développement de cette dimension dans l'analyse d'événement est une première étape recommandée pour intégrer le « facteur humain » au management des risques ; aussi le thème « retour d'expérience » est-il particulièrement développé.

Présentation de la problématique 'Facteurs Humains' à travers quelques accidents industriels majeurs ou mineurs

- Mise en évidence d'aspects relevant des « facteurs humains » reconnus comme déterminants dans le scénario de l'accident
- Projection de films montrant des opérateurs à l'œuvre et illustration d'aspects facteurs humains de leurs contributions à la maîtrise des risques

Présentation de la problématique 'Retour d'Expérience'

- Rappels sur la structure et les objectifs d'un retour d'expérience
- Indication des phases du retour d'expérience où la prise en compte des dimensions humaine, sociale, organisationnelle, impacte significativement le retour d'expérience
- Proposition de grilles de questionnement « Facteurs Humains » pour le REX
- Recherches par les stagiaires de cas dans leur vécu qui leur semble illustrer les notions présentées : validation de la compréhension de ces présentations
- Synthèse : les invariants d'un retour d'expérience intégrant les « FH ». Marge de liberté. Comment adapter le principe à ses propres besoins ?

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Etude de cas et exercices.

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2

L'ASPECT RÉGLEMENTAIRE ET NORMATIF, LA SÉCURITÉ - REGL

LE RISK MANAGEMENT PAR LE RISK MANAGER

Public et pré-requis : La formation s'adresse aux ingénieurs ou techniciens supérieurs qui cherchent à optimiser leurs compétences ou acquérir des compétences dans la gestion du risque.

Le « risk manager » permet une gestion du risque dans sa globalité afin de couvrir l'ensemble des activités, processus et actifs de la société. Propose des solutions de traitement optimisé afin d'apporter un éclairage au dirigeant dans leurs décisions stratégiques.

Objectifs pédagogiques : Les stagiaires seront capables :

- Appréhender sa fonction à travers ses missions,
- Apprécier et maîtriser les risques auxquels l'entreprise peut être confrontée,
- Définir une culture du risque,
- Gérer des événements et Déterminer des actions de progrès y compris leur financement,
- Gérer des sinistres,
- Etablir une politique de gestion des risques,
- Assurer le suivi (pilotage et reporting).

DURÉE DE LA FORMATION
2 jours (14 heures)

LIEU
En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS

Franck LERONDEL
SNCF RESEAU, Pilotes
d'opérations de projets
ferroviaires, expériences dans
les domaines de la maîtrise de
l'environnement, de la sécurité
incendie, de la santé sécurité au
travail, de la sûreté et en risques
industriels dans les processus
opérationnels de l'infrastructure
ferroviaire depuis 15 ans.

PROGRAMME

Définition des missions et de la structure du dispositif

- Définition des missions du dispositif de management des risques au regard de la stratégie
- Intégration des menaces et opportunités inhérentes à la stratégie
- Identification des activités, process (métier, support)
- Elaboration du cadre organisationnel du management des risques
- Construction de la méthodologie et du référentiel de management des risques
- Elaboration de la politique de management
- Obtention d'une validation par les dirigeants et/ou les organes de Gouvernance

Appréciation du risque

- Définition des outils utiles à l'appréciation du risque
- Anticipation des risques et de leur évolution
- Conduite d'entretiens individuels (dirigeants, managers, personnels)
- Identifier les risques auxquels l'entreprise peut être confrontée
 - Définitions des termes (risque, prévention, détection, exposition)
 - Les risques inhérents à l'entreprise
 - Les risques externes
- Réaliser le diagnostic des risques sur les processus
 - Analyser les processus étape par étape pour déceler les fragilités
 - Déterminer les conséquences des risques
- Elaborer des cartographies des risques par entité/métier ou grand projet

Maîtrise des risques (détermination de l'acceptabilité)

- Présentation/Validation des risques majeurs
- Identification de la panoplie de traitement de risques
- Participation à la construction des plans d'action
- Analyse et déploiement des plans d'action de traitement des risques
- Assistance dans les audits d'acquisition et de cession
- Visite des zones à risques
- Impliquer les opérationnels dans le choix des actions et communiquer
- Consolidation et suivi des plans d'actions

Diffusion de la culture de risque

- Développement, animation, formation d'un réseau de correspondants risques
- Participation aux événements importants (séminaires, comités)
- Rédaction de la communication interne sur la culture des risques
- Etablir une politique de gestion du risque

Financement des risques en accord avec la politique

- Recensement des solutions de financement des risques
- Organisation des relations avec les prestataires (courtiers, assureurs)
- Négociation des contrats d'assurance
- Gestion et déploiement des couvertures d'assurances
- Création et administration d'une captive

Gestion des événements non assurés/non assurables

- Qualification de l'évènement
- Identification et prise en compte des moyens et plans d'actions
- Organisation des retours d'expériences

Gestion des sinistres

- Qualification des événements pour déterminer les assurances susceptibles de les couvrir et les éventuelles responsabilités

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Etude de cas et exercices.

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.



AUTOMOBILE



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2

LES FONDAMENTAUX

L'AUTOMOBILE, SES TECHNOLOGIES ET SON AVENIR

Public et pré-requis : La formation s'adresse à tous ceux qui souhaitent développer leurs connaissances générales sur l'automobile et essayer de comprendre ses évolutions.

Elle est donc particulièrement bien adaptée aux jeunes ingénieurs ou techniciens récemment embauchés dans l'automobile qui désirent compléter leur processus d'intégration dans l'entreprise.

Objectifs pédagogiques :

A l'issue de la formation, le stagiaire connaît les principales fonctions d'une automobile, l'architecture technique générale d'un véhicule, les facteurs majeurs conditionnant les performances et la consommation, la structuration (segmentation) du marché et les attentes client, la cartographie des grands groupes industriels, les grandes étapes des processus de conception et de fabrication. Il est aussi éclairé sur les mutations actuelles de ce secteur.

DURÉE DE LA FORMATION

2 jours (14 heures)

LIEU

A Saint-Quentin-en-Yvelines (78) en présentiel

INTERVENANTS

Marc PERALDI

Ingénieur en mécanique et pilote automobile. Instructeur certifié Porsche AG, enseignant à l'Institut Technologique du Mans.

PROGRAMME

Connaissances sectorielles

Le défi de la mobilité

- Repères historiques et nouveaux enjeux
- Segmentation des produits automobiles
- Spécificités des marchés et stratégie

Le projet automobile

- Organisation et contraintes de la conception
- Dimension industrielle et chiffrage sur des exemples concrets

La fabrication

- Centres de production / usines d'assemblage

Réglementation

- Exemples issus du cadre réglementaire, du consumérisme, des normes
- Emissions et respect de l'environnement

Acteurs majeurs

- Partage de la chaîne de valeur et partenariats stratégiques
- Constructeurs et grands équipementiers

Connaissances technologiques

Architecture

- Sous-ensembles et organisation physique du véhicule
- Châssis carrosserie et aérodynamique

Chaîne de guidage

- Suspension, direction et pneumatique
- Technologies de liaison au sol

Chaîne de puissance/freinage

- Motorisation thermique et systèmes de dépollution
- Energies alternatives
- Transmissions
- Freinage

Systèmes embarqués

- Sécurité active / passive
- Equipements de confort
- Interface homme / machine

OBJECTIFS À ATTEINDRE

Décomposer les principales fonctions d'une automobile. Détailler l'architecture technique générale d'un véhicule. Évaluer les performances et la consommation. Reconnaître la segmentation du marché. Décrire les étapes des processus de conception et de fabrication.

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Exercices et études de cas.

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.

POUR ALLER PLUS LOIN

Initiation à l'ingénierie systèmes

L'ensemble des formations des thèmes : Liaison au sol / dynamique - Groupe motopropulseur - Electrification du véhicule - Electronique / Systèmes embarqués



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2

LES FONDAMENTAUX

INITIATION À L'INGÉNIERIE SYSTÈME

Public et pré-requis : La formation s'adresse aux ingénieurs ou techniciens supérieurs.

Objectifs pédagogiques : L'ingénierie système est « La méthode » développée ces dernières années pour cerner, spécifier et développer les systèmes complexes ; tant mécanique, qu'électronique, d'organisation, sociales. Elle permet de décomposer en éléments simples, toute la complexité d'un système. A partir d'une mise en langage (le langage de l'ingénierie) elle clarifie la demande, source de toute innovation. Ensuite l'analyse fonctionnelle permet d'inventer une conception (parmi d'autres possibles) adaptée à des éléments existants ou à inventer (des éléments d'exécution). A l'issue de la formation, le stagiaire connaît l'intérêt de l'ingénierie système et son apport vis-à-vis des méthodes existantes. Il maîtrise les définitions des concepts spécifiques à l'IS, ainsi que leurs contenus techniques. Il est formé à la mise en langage de l'ingénierie et pourra alors progresser dans la résolution de problèmes complexes. Il comprend l'intérêt de travailler avec des outils informatiques performants, pour concevoir, développer, valider et maintenir un système. Il sait mettre en place une démarche de conception et de validation d'un système et il est exercé à la démarche grâce à la mise en œuvre de nombreux exemples pédagogiques.

DURÉE DE LA FORMATION

1 jour (7 heures)

LIEU

En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS

Dr Xavier MOUTON

Architecte système et expert
de control électronique du
mouvement châssis et du
MultiSense chez Renault/Nissan.
Manager R&D de systèmes
mécatroniques châssis.

PROGRAMME

Introduction à l'ingénierie système

- Observation des systèmes de différentes natures qui nous entourent.
- Définition des concepts et du vocabulaire.
- Sensibilisation à l'accroissement de la complexité des systèmes.
- Importance de proposer une ingénierie spécifique «système» complémentaire aux méthodes déjà existantes.
- Historique.
- Impact du développement des systèmes suivant ISO 26262 (ASIL)

Définition d'un système

- Raisons d'existence d'un système (finalité) : définition, mise en œuvre, exercices
- Enveloppe extérieure du système (Diagramme de contexte) : définition, mise en œuvre exercices
- Captation d'exigences de différentes sources
- Déclinaison des exigences de produit (parties prenantes) en exigences de prestations, en exigences fonctionnelles et en exigences techniques sur les composants
- Compréhension de la complexité et de la nécessité d'appréhender le système à travers une représentation fonctionnelle (architecture fonctionnelle, architecture organique) et une représentation comportementale (diagramme d'états, diagramme de séquences, diagramme d'activités)

Conception d'un système : (définitions, mise en œuvre, exercices)

- Processus de conception d'un système
- Importance des outils informatiques dans la conception du système
- Exigences externes du système
- Exigences internes du système
- Exigences de sûreté de fonctionnement
- Conception produit/processus de validation
- Réalisation d'un plan de validation optimum pour le système
- Réalisation des cahiers des charges fonctionnelles pour les organes

Validation d'un système : (définitions, mise en œuvre, exercices)

- Processus de validation d'un système
- Importance des interfaces
- Notion de couverture
- Plan d'intégration
- Plan de vérification
- Plan de validation

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Présentation PowerPoint, Etude de cas, Exercices.

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2

LIAISON AU SOL / DYNAMIQUE - LAS

DYNAMIQUE DU VÉHICULE ET TECHNOLOGIES DES LIAISONS AU SOL

Public et pré-requis : La formation s'adresse aux ingénieurs ou techniciens supérieurs de bureau d'études ou de service de développement de châssis automobiles. Les fonctions Produit, Marketing ou Achats sont aussi un public adapté. Le seul pré-requis est de connaître les grands fondamentaux d'une automobile.

Objectifs pédagogiques : A l'issue de la formation, le stagiaire a acquis les compétences suivantes :

- Utiliser les caractéristiques influant sur la dynamique du véhicule et sur son comportement.
- Analyser le comportement d'un véhicule.
- Connaître les assistances - existantes et en développement – à la conduite améliorant la sécurité active.
- Connaître les principales caractéristiques fonctionnelles des essieux, suspensions et directions.
- Connaître l'influence des caractéristiques des systèmes châssis sur le comportement routier et le confort.
- Connaître les différentes technologies d'essieux, suspensions et directions et leurs avantages et inconvénients.

DURÉE DE LA FORMATION
4 jours (28 heures)

LIEU
En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS

Pascal CHEVALIER
Ingénieur - Responsable
bureau d'études automobiles
– Directeur chez PECAN
PARTNERS.

Dr Xavier MOUTON
Manager R et D Systèmes
mécatroniques Châssis
automobiles chez Renault.

PROGRAMME

1^{er} jour : dynamique latérale automobile

- Introduction à l'architecture véhicule – Influence sur le comportement véhicule
- Introduction à la dynamique automobile
- Comportement du pneumatique (latéral et couplé)
- Comportement en virage – Notion sousvirage/survirage
- Forces aérodynamiques – Influence sur le comportement
- Fonctionnement de quelques assistances commerciales (ABS, ESP).

2^{ème} jour : fonctionnalités et technologies des essieux

Définition et rôles des essieux

- Exigences fonctionnelles : implantation, prestations, adéquation avec le cahier des charges

Caractéristiques fondamentales des essieux

- Géométrie, axe de pivot et grandeurs associées, centres et axe de roulis
- Epures : exemples, lien avec le comportement routier

Processus de conception des essieux

- Cahier des charges Système et Organes et choix structurants

Description et analyse des principales architectures organiques trains avant & arrière de véhicules routiers légers

3^{ème} jour : fonctionnalités et technologies des suspensions par

Définition et rôles des suspensions

- Prise en compte de l'environnement et étude fonctionnelle d'une suspension

Caractéristiques principales des suspensions

- Raideur, amortissement, influence de la démultiplication, typage, stratégies de pilotage pour les suspensions semi-actives et actives

Processus d'étude d'une suspension

Principales architectures organiques de la suspension passive et tendances du marché

Principales architectures organiques de la suspension semi-active et active

- Technologies de modulation de l'amortissement, de la raideur, du couple de barre anti-dévers
- Suspension active et systèmes innovants

Synthèse générale sur les technologies de suspensions (compromis coût/prestation)

4^{ème} jour : fonctionnalités et technologies des directions

Définition et rôles des directions

- Fonctionnalités et technologies des systèmes de direction
- Assistance de direction, systèmes et fonctions avancés

Systèmes électriques d'assistance de direction

- Principe de fonctionnement du système de direction assistée électrique
- Comportement statique et dynamique de l'assistance de direction
- Décomposition physique du système mécanique et électrique/électronique
- Contraintes environnementales pour l'intégration mécanique et électrique du système
- Avenir des systèmes de directions mécatronique.

Prospection, le véhicule automatisé

- Les différents niveaux d'automatisation, le véhicule automatisé, les acquis et les enjeux, la route du futur.

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Etudes de cas, exercices (suspension)

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.

ESTACA a bénéficié du Programme d'Investissements d'Avenir

POUR ALLER PLUS LOIN

Fonctionnalités, Technologie, Fabrication et éléments de pré-dimensionnement du pneumatique et de la roue



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2

LIAISON AU SOL / DYNAMIQUE - LAS

FONCTIONNALITÉS, TECHNOLOGIE, FABRICATION ET ÉLÉMENTS DE PRÉ-DIMENSIONNEMENT DU PNEUMATIQUE ET DE LA ROUE

Public et pré-requis : La formation s'adresse aux ingénieurs ou techniciens supérieurs qui souhaitent développer leurs connaissances sur l'influence des roues et pneumatiques sur le comportement routier. Elle est donc adaptée à ceux d'entre eux qui seront amenés à travailler dans la conception, le développement et la validation de liaison au sol (LAS).

Objectifs pédagogiques : Le stagiaire a acquis les compétences suivantes :

- Utiliser le vocabulaire technique propre aux roues et pneumatiques.
- Discriminer les phénomènes physiques concernant les performances d'un pneumatique ou d'une roue
- Différencier l'influence des paramètres, leur impact sur le comportement routier, le confort, l'agrément de conduite et la sécurité.
- Evaluer le dimensionnement des roues et pneus, juger de leurs influences sur la Liaison au Sol.
- Vérifier et valider par des essais le choix de ces organes.

DURÉE DE LA FORMATION
2 jours (14 heures)

LIEU
En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS

Pascal CHEVALIER
Responsable des Études
Marché Innovation –
Ligne Produit Tourisme &
Camionnette – Manufacture des
Pneumatiques MICHELIN.

PROGRAMME

Roues et pneumatiques

- Terminologie et segmentations
- Approche fonctionnelle et système
- Le pneu et la roue dans l'architecture véhicule

La roue

- Fixations / interface
- Dimensionnement
- Tests

Le pneu

- Technologie
 - Structure
 - Matériaux
 - Types de carcasse
 - Process de fabrication
- Propriétés mécaniques du pneumatique
 - Élasticité verticale, longitudinale, latérale
 - Adhérence, glissement et roulement
- Les mécanismes du roulement
 - Le roulement libre
 - La roue freinée
 - La roue en traction
 - La roue sous effort latéral
- Performances du pneumatique (usure, bruits,...)
- Les validations
 - Simulations numériques
 - Tests sur banc
 - Tests véhicule

Tire Pressure Monitoring System

- Contexte réglementaire
- Technologies

La réduction de la résistance au roulement

- Les enjeux
- Paramètres influents
- Les produits et leur balance de performances

Exercices de pré-dimensionnement

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Présentations agrémentées de médias. Exercices de pré-dimensionnement.

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.

PRE REQUIS

Dynamique du véhicule et technologies des liaisons au sol



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2

LIAISON AU SOL / DYNAMIQUE - LAS

ARCHITECTURE, PERFORMANCES ET ASSISTANCE À LA CONDUITE LONGITUDINALE DES VÉHICULES

Public et pré-requis : La formation s'adresse à tous ceux qui souhaitent développer leurs connaissances sur l'architecture physique des véhicules et sur les paramètres essentiels qui conditionnent les principales performances concernant le mode longitudinal de l'automobile (accélération, freinage, consommation et éco conduite, habitabilité, ...). A ce titre, elle est particulièrement adaptée aux ingénieurs d'études, qui travaillent chez les constructeurs et équipementiers automobiles.

Objectifs pédagogiques :

- Détailler l'architecture technique générale d'un véhicule.
- Décrire l'influence de l'architecture sur les performances, la consommation et le comportement routier.
- Evaluer les performances et la consommation.
- Critiquer les concepts majeurs d'architecture automobile.
- Décrire les étapes des processus de conception et de fabrication.
- Distinguer les caractéristiques fonctionnelles liées au mode longitudinal d'un véhicule automobile.
- Déterminer les différents efforts, perturbations, interactions pneumatiques/chaussée.
- Dimensionner une transmission pour répondre à un cahier des charges performances / consommation.

DURÉE DE LA FORMATION
3 jours (21 heures)

LIEU
En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS

Lydie NOUVELIERE
Enseignant-Chercheur au
laboratoire IBISC de l'Université
d'Evry Val d'Essonne et
Conseiller Scientifique auprès
de l'Université Gustave Eiffel.

Marc PERALDI
Ingénieur en mécanique et
pilote automobile. Instructeur
certifié Porsche AG, enseignant
à l'Institut Technologique
du Mans.

PROGRAMME

1^{er} jour: Projet automobile et architecture des véhicules

Le projet automobile

- Les grandes étapes du projet
- Les étapes de conception et de Validation
- La Fabrication
- Les Données chiffrées du projet

L'architecture d'un véhicule

- Identification des concepts majeurs: roues directrices, essieu(x) moteur(s), liaisons au sol, GMP, positionnement des accessoires
- Extension de cette identification aux véhicules hybrides et de demain
- Critères de choix architecturaux
- Examen détaillé par concept

Influence des choix architecturaux sur les prestations

- Influence sur les performances dynamiques
- Influence sur la sécurité passive
- Influence sur l'habitabilité et l'ergonomie. La fabrication

2^{ème} jour: Dynamique et performances longitudinales – Adaptation Groupe Motopropulseur-Véhicule

Présentation générale et rappels de dynamique

- Rappel des éléments de base
- Le bilan des forces en mouvement
- Aérodynamique

Eléments de statique

- Répartition de charge
- Positionnement du Centre de Gravité

Le pneumatique en longitudinal

Motorisation, freinage et accélération

L'adaptation Groupe Motopropulseur-Véhicule

- Le moteur
- La transmission
- Emissions – Consommation

TD : Détermination d'un étagement de boîte de vitesse

Etude et définition d'une transmission permettant de répondre à un cahier des charges GMP en terme de Performance / Emissions-Consommation.

3^{ème} jour: Moyens d'assistance à la conduite par Lydie NOUVELIERE

Contexte et objectifs des assistances

Démarche de l'automaticien pour le développement d'assistances

Modélisation pour le contrôle de véhicule

- Modèles de simulation
- Modèles de synthèse pour la commande de véhicule

Méthodes et stratégies de contrôle de véhicule

- Véhicule autonome
- Véhicule coopérant
- Partage de la conduite

Quelques cas pratiques

- Suivi de véhicule
- Limiteur de vitesse
- Impact sur le trafic

Compromis sécurité/économie/écologie

- Optimisation de la consommation énergétique du véhicule
- Sécurité
- Notion d'éco-conduite

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Pièces démonstratives, exercices...

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2

LIAISON AU SOL / DYNAMIQUE - LAS

FREINAGE ET SÉCURITÉ ACTIVE : FUTURS BESOINS ADAS, VÉHICULE AUTONOME ET FREINAGE VACUUM FREE

Public et pré-requis : La formation s'adresse aux ingénieurs ou techniciens supérieurs qui souhaitent développer leurs connaissances sur les technologies actuelles et futures du Freinage et de la Sécurité Active.

Objectifs pédagogiques : A l'issue de la formation, le stagiaire connaît les fondamentaux des systèmes de freinage et des systèmes de sécurité active. Il connaît les composants et le dimensionnement d'un système de freinage. Il étudie également les systèmes de sécurité active comme l'ABS, l'ESP et les ADAS (Advanced Driver Assistance System) ainsi que leur impact en accidentologie. Les systèmes de freinage du futur nécessaires pour le freinage régénératif des véhicules hybrides et électriques, la voiture autonome et les ADAS sont également abordés.

DURÉE DE LA FORMATION
2 jours (14 heures)

LIEU
En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS

Richard BRAUN
Chef de service de
développement logiciels NBS/
ESP. Equipe d'experts software-
system intervenants sur le
développement de calculateurs
ABS / ESP chez BOSCH Drancy.

PROGRAMME

Fondamentaux et dimensionnement du freinage

- La physique du freinage (dimensionnement et performances)
- Les composants du système de freinage (freins à disque/tambour, assistances, répartition, freins de parking automatisé, AFU)
- Mise au point d'un système de freinage (performance, confort, bruyance)

Les systèmes de sécurité active et ADAS

- L'ABS et ses évolutions
- Le Traction control TCS
- Le contrôle de trajectoire ESP et ses fonctions additionnelles
- Freinage automatique d'urgence
- Contrôle Global du Châssis

Les besoins futurs pour le freinage et la sécurité active

- Evolution de la réglementation
- Freinage régénératif pour véhicules électriques et hybrides
- Le véhicule autonome : impact sur le freinage et la sécurité active

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Exemples : Etude de dimensionnement freinage. Impact des ADAS sur l'accidentologie.

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.



LA CONCEPTION FONCTIONNELLE DES MOTEURS À COMBUSTION INTERNE (ESSENCE ET DIESEL)

Public et pré-requis : La formation s'adresse aux personnes souhaitant développer leurs connaissances générales en matière de motorisation et de conversion d'énergie. Elle est donc bien adaptée aux ingénieurs ou techniciens supérieurs du monde automobile ou souhaitant intégrer le milieu automobile.

Objectifs pédagogiques : A l'issue de la formation, le stagiaire connaît l'architecture du moteur à combustion interne à partir d'une décomposition de ses composants, de ses caractéristiques de conversion d'énergie. Sont également décrits les systèmes de combustion actuels avec leur différentes perspectives d'évolution en matière de performance (downsizing) et de respect de l'environnement (polluants, CO₂, nouvelles normes €6.2 et sa nouvelle procédure d'homologation WLTP et RDE), ainsi que les impacts fonctionnels / prestations moteur d'une modification de l'architecture moteur (impact de la distribution ou de l'injection par exemple).

DURÉE DE LA FORMATION
4 jours (28 heures)

LIEU
En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) et en distanciel

INTERVENANTS

Maxime KARRER
Responsable Projets
groupe Stellantis.

Dr. François MAIRE
Expert carburants,
Responsable du
service Carburants,
groupe Stellantis.

PROGRAMME

Pré requis sur la thermodynamique

- Manipuler les éléments thermodynamiques du gaz parfait
- Employer le premier et second principe de la thermodynamique, identifier la nature des transformations utilisables
- Construire les cycles thermodynamiques (isothermes, isobares) et les principes de conversion d'énergie
- Distinguer les principaux modes d'inflammation et de combustion

Généralités sur les moteurs alternatifs

- Reconnaître les différentes classes de moteur thermiques
- Utiliser le vocabulaire du motoriste, analyser les pressions moyennes d'un MCI
- Expliquer le carburant et la combustion, définir la notion de richesse
- Décomposer et examiner les différents rendements d'un moteur à combustion interne (Consommation spécifique)
- Etablir la puissance maximale d'un MCI, montrer les moyens de régler la charge d'un moteur, traduire le remplissage en air d'un moteur
- Recenser les processus de combustion dans les moteurs
- Analyser la thermodynamique du cycle Beau de Rochas (1862, moteur essence)

Conception et optimisation des moteurs à essence

- Donner les principales contraintes du moteur à essence
- Construire un système d'alimentation en air et optimiser les performances moteur
- Construire un système d'alimentation en essence, injection indirecte basse pression, injection directe haute pression
- Interpréter l'aérodynamique interne et les conséquences sur la combustion
- Décrire la formation des polluants

Conception et optimisation des moteurs Diesel

- Intégrer la combustion diffusante des moteurs Diesel
- Pratiquer les technologies mises en œuvre (suralimentation, injection, design des pistons)
- Interpréter l'aérodynamique interne des moteurs Diesel
- Décrire les émissions à l'échappement d'un moteur Diesel, comparer avec le moteur à essence

Aspects normatif et fiscalité du CO₂

- Recenser les normes dépollution dans le monde
- Détailler la nouvelle procédure d'homologation WLTP et RDE associée aux nouvelles normes européenne €6.2 et suivantes
- Intégrer la fiscalité du CO₂ en France, bonus / malus

La suralimentation

- Expliquer les principes de la suralimentation (turbo, compresseur)
- Pratiquer la suralimentation par turbocompresseur et thermodynamique associée
- Appliquer des exemples de calcul d'adaptation du turbocompresseur
- Esquisser les évolutions futures du turbocompresseur
- Manipuler la notion de downsizing et d'adaptation moteur / boîte

Le refroidissement moteur

- Donner la définition, les besoins et rôle de la fonction
- Intégrer la conception et les rappels hydrauliques et thermiques
- Décrire et dimensionner le circuit caloporteur
- Expliquer les différents types de circuits internes (optimisation de la chauffe moteur) et analyser les composants du circuit interne

Les carburants et les biocarburants

- Définir le paysage et les ressources énergétiques pour le transport
- Décrire la qualité des carburants commerciaux et d'homologation
- Intégrer la normalisation des carburants et directives européennes (essence et gazole)
- Distinguer les biocarburants
- Décomposer l'adéquation carburant / moteur (essence et Diesel)
- Rassembler les moyens analytiques pour caractériser les carburants
- Décrire les contraintes matériaux

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Support Powerpoint.

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2

GROUPE MOTOPROPULSEUR - GMP

DÉPOLLUTION ET OBD HOMOLOGATION (USA)

Public et pré-requis : La formation s'adresse à tous ceux qui souhaitent développer leurs connaissances sur les émissions de polluants des véhicules, leur post-traitement et l'OBD, ainsi que les différents processus et contraintes liés à l'homologation des véhicules auprès des différentes autorités régionales (par ex. pour les USA : EPA, CARB). A ce titre, elle est particulièrement adaptée aux ingénieurs d'études, qui travaillent chez les constructeurs et équipementiers automobiles ou toute personne souhaitant approfondir et comprendre les aspects techniques des sujets liés à l'actualité automobile.

Objectifs pédagogiques :

- Examiner et expliquer les moyens de dépollution d'un véhicule automobile.
- Evaluer la surveillance de leur bon fonctionnement par les stratégies On-Board Diagnostics (OBD).
- Interpréter les principales contraintes législatives en termes d'émission des véhicules.
- Mettre en œuvre les procédures liées à l'homologation des véhicules.
- Critiquer les aspects techniques des sujets liés à l'actualité automobile.

DURÉE DE LA FORMATION
2 jours (14 heures)

LIEU
En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS

Pierre-Yves HASCOET
Ancien responsable
réglementation, homologation,
émissions chez Porsche AG,
expert développement moteur
chez SYNERIA.

PROGRAMME

Emission et dépollution des véhicules automobiles

Le post-traitement des gaz d'échappement

- Les émissions polluantes
- Le catalyseur 3-voies
- Le catalyseur d'oxydation (moteur Diesel)
- Le traitement des NOx
- Le Filtre à Particules

OBD et processus d'homologation

Le diagnostic du système de dépollution : On-Board Diagnostics (OBD)

- Tenants et les aboutissants des normes OBD
- Fonctionnement du système OBD
- Contenu et contraintes de la réglementation OBD-I, OBD-II (exigences USA CARB / EPA - EU Euro 6 – China 6)
- Diagnostics : exigences et vérifications (Défauts P-Code, Seuils d'émission, Conformité de production, Ratio IUMPR)

Homologation et contraintes législatives

- Processus d'homologation émissions, consommation, OBD (USA – EU...)
- Documentation (OBD, AECD – Defeat Device...)
- Reporting vie série (IUMPR, Defect Reports, In-Use Testing...)
- Particularités (Comprehensive Components)

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Exercices et études de cas.

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2

GROUPE MOTOPROPULSEUR - GMP

BOÎTES DE VITESSES MANUELLES : NOTIONS DE BASE

Public et pré-requis : La formation s'adresse à tous ceux qui souhaitent un premier niveau de connaissance du « Monde de la boîte de vitesses à commande manuelle », les architectures organiques et le fonctionnement.

Objectifs pédagogiques : A l'issue de la formation, le stagiaire aura reçu une information de base complète sur la raison d'être d'une boîte de vitesses dans la transformation de la puissance du moteur pour animer les roues motrices, quelques rappels historiques, les règles générales d'architecture et de fonctionnement dans sa version à commande manuelle.

La boîte de vitesses est le maillon principal de la chaîne de traction entre le moteur et la roue, y compris l'intégration d'autres éléments comme les moteurs électriques dans le cas d'un hybride.

DURÉE DE LA FORMATION
2 jours (14 heures)

LIEU
En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS

René HULIN
Ancien responsable en
conception et développement
d'organes de Transmission
pour véhicules de tourisme
et de compétition au sein
du groupe PSA PEUGEOT
CITROËN. Ancien Professeur
de Transmission à ESTACA et à
l'École des Moteurs de l'IFP.

PROGRAMME

Généralités

- Pourquoi une boîte de vitesses ? élément de base d'une transmission
- Le « coefficient d'adaptation », les km / 1000tr/mn
- Schéma fonctionnel ; Les fonctions principales et secondaires
- Les paramètres principaux

Architecture organique

- Analyse des différentes architectures en automobile, poids lourds et compétition ; Influence de l'architecture voiture et de l'implantation moteur

Comment ça marche !

L'embrayage

- Analyse fonctionnelle, énergie et filtration
- La commande manuelle ou assistée

La boîte à commande manuelle

- Spécificité des engrenages utilisés en automobile ; les aciers et les traitements thermiques
- Les synchroniseurs, crabots et cannelures. La commande interne
- Les commandes extérieures
- Le barillet
- Les carters

Le différentiel

- Généralités
- Le différentiel classique à engrenages coniques
- Différentiel à glissement contrôlé

Autres applications dérivées de la boîte à commande manuelle

- La compétition
- La boîte manuelle pilotée
- La boîte à deux embrayages

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Pièces démonstratives, exercices, retours d'expérience.

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.

POUR ALLER PLUS LOIN

Boîtes de vitesses automatiques : marché, fonctionnement et technologies



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2

GROUPE MOTOPROPULSEUR - GMP

BOÎTES DE VITESSES AUTOMATIQUES : MARCHÉ, FONCTIONNEMENT ET TECHNOLOGIES

Public et pré-requis : La formation s'adresse aux ingénieurs et techniciens supérieurs ayant déjà un bon niveau en mécanique qui souhaitent développer leurs connaissances sur le fonctionnement, les architectures organiques, les technologies et moyens de contrôle des boîtes de vitesses automatiques et des variateurs. Plus généralement elle s'adresse à tous ceux qui veulent en savoir plus sur « le Monde de la boîte automatique ».

Objectifs pédagogiques : A l'issue de la formation, le stagiaire connaîtra les grands principes de fonctionnement des différents types de mécanismes de transformation du mouvement utilisés dans les boîtes automatiques et les variateurs ainsi que les moyens de contrôle. Les voies permettant de réduire les coûts d'utilisation et de mieux respecter l'environnement seront explicitées.

DURÉE DE LA FORMATION
2 jours (14 heures)

LIEU
En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS

René HULIN
Ancien responsable en
conception et développement
d'organes de Transmission
pour véhicules de tourisme
et de compétition au sein
du groupe PSA PEUGEOT
CITROEN. Ancien Professeur de
Transmission à l'ESTACA et à
l'Ecole des Moteurs de l'IFP.

PROGRAMME

Les boîtes issues des technologies de la boîte manuelle

- La boîte manuelle pilotée
- La boîte à deux embrayages : Principe de fonctionnement et analyse technique d'applications.

La boîte automatique classique à train planétaire : Architecture organique

- Analyse des différentes architectures :
- Qualités et défauts des choix technologiques
- Influence de l'architecture voiture et de l'implantation moteur

La liaison avec le moteur

- La tôle d'entraînement
- Le coupleur
- Le convertisseur hydraulique de couple : Description, analyse fonctionnelle, applications ; formules et courbes caractéristiques, pertes...Le lock-up

Les trains planétaires

- Définition
- Règles de calcul : Formule de WILLIS
- Le graphique de Ravigneaux. Généralisation aux associations de trains simples ou complexes

La pompe à huile

- Description
- Courbes caractéristiques, pertes...évolutions possibles

Les dispositifs de contrôle des éléments du train planétaire

- Embrayages
- Freins
- Roues libres

Le contrôle du système

- Le contrôle mécanique : principe : exemple de réalisation
- Le contrôle hydraulique : principe ; exemple de réalisation
- Le contrôle électronique : principe et potentiel d'évolution; exemple de réalisation

Autres systèmes

- Les variateurs: Principes et exemples.
- IVT : Infinitely variable transmission

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Pièces démonstratives, exercices...

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2

ELECTRIFICATION DU VÉHICULE - ELEC

TECHNOLOGIE DES VÉHICULES HYBRIDES

Public et pré-requis : Cette formation s'adresse aux ingénieurs et techniciens qui souhaitent développer leurs connaissances sur les véhicules hybrides. Il est préférable de connaître Matlab Simulink pour bénéficier pleinement de la 3^{ème} journée.

Objectifs pédagogiques : A l'issue de la formation, le stagiaire :

- Possède une vision globale de l'avancement de la technologie des véhicules hybrides (problématique et solutions existantes).
- Distingue les différentes technologies de batteries, leurs performances et leurs contraintes d'usage et de sécurité.
- A utilisé concrètement un outil de modélisation et de gestion de l'énergie des véhicules hybrides.
- Identifie les contraintes liées aux domaines électriques dans l'automobile.

DURÉE DE LA FORMATION
3 jours (21 heures)

LIEU
En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS

Emmanuel VINOT

Chargé de Recherche à
l'Université Gustave Eiffel –
Modélisation et optimisation
énergétique des chaînes de
traction hybride.

Serge PELISSIER

Chargé de Recherche à
l'Université Gustave Eiffel –
Caractérisation des batteries
électrique en usage automobile.

Bruno JEANNERET

Ingénieur de Recherche à
l'Université Gustave Eiffel –
Modélisation et optimisation
énergétique des chaînes de
traction hybride.

PROGRAMME

1^{er} jour : Fondamentaux et modélisation

Les véhicules hybrides : Pourquoi - comment ?

- Contexte énergétique et environnemental
- Les différentes architectures des véhicules hybrides : avantages/inconvénients
- Les différents types de moteurs électriques utilisés
- Les réductions de CO2 attendus
- Différentes réalisations, focus sur la Prius de Toyota.
- Illustration : quelques résultats de consommation-pollution

Modélisation et gestion de l'énergie (4h)

- Approche système énergétique pour la modélisation des véhicules hybrides
- Modélisation des différents organes de la motorisation hybride
- Validation des modèles
- Quelques résultats de simulation
- La gestion de l'énergie : lois empiriques et lois issues de l'optimisation
- Différentes illustrations.

2^{ème} jour : «Classification, usage et caractérisation des batteries»

Base du fonctionnement, usage et caractéristiques des principales batteries pour la traction

- Les batteries « plomb »
- Les batteries « NiMH »
- Les familles de batteries Lithium
- Les batteries « Sodium »
- Les technologies du futur (nano-structuration, Lithium air, Lithium organique,...)
- Les technologies hybrides (batteries + super-condensateurs)

Introduction aux questions de sécurité et de surveillance des batteries Lithium

- Usages des batteries de traction dans les applications automobiles
- Exemples d'accidents récents avec des batteries Lithium
- Sécurité intrinsèque liée aux matériaux
- Sécurité liée à la fabrication des batteries
- Sécurité liée à l'usage des batteries (BMS, équilibrage)
- Sécurité électrique des personnes
- Réglementation pour le transport de batteries Lithium

Introduction à la caractérisation du vieillissement des batteries

- Vieillessement calendaire et en cyclage
- Les données des constructeurs sur le vieillissement
- Les tests de caractérisation
- Les tests de vieillissement

Exercices : Choix et dimensionnement de batteries dans des applications automobiles.

3^{ème} jour : Travaux dirigés

TD I : Initiation à la modélisation énergétique des véhicules

- Bref rappel de la modélisation de systèmes dynamiques sous Matlab Simulink
- Construction du modèle d'un véhicule électrique
- Simulation et interprétations
- Construction du modèle d'un véhicule thermique
- Simulation et interprétation

TD II : Construction d'un modèle de véhicule hybride

- Construction du modèle de la Toyota Prius
- Simulation et interprétation

MOYENS PÉDAGOGIQUES

VEHLIB : Logiciel de modélisation énergétique de chaîne de traction et sa bibliothèque de véhicules sous MATLAB/Simulink.

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.

POUR ALLER PLUS LOIN

Technologie des véhicules électriques - Véhicule électrique à hydrogène



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2

ELECTRIFICATION DU VÉHICULE - ELEC

LE VÉHICULE ÉLECTRIQUE AU QUOTIDIEN

Public et pré-requis : La formation s'adresse à tous ceux qui souhaitent développer leurs connaissances générales sur l'utilisation d'un véhicule électrifié au quotidien. Elle est donc particulièrement bien adaptée aux ingénieurs ou techniciens qui ont déjà un premier niveau de connaissances sur la technique et la conception de base d'un véhicule électrifié.

Objectifs pédagogiques : A l'issue de la formation, le stagiaire connaît les principales caractéristiques liées à la mobilité électrique et à l'utilisation quotidienne d'un véhicule électrifié, les bonnes habitudes à prendre et les erreurs à éviter. Il maîtrise les moyens techniques à disposition pour planifier ses trajets et gérer sa charge, et sait calculer une autonomie réelle en fonction des différents paramètres véhicules.

DURÉE DE LA FORMATION

1 jour (7 heures)

LIEU

En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS

Marc PERALDI

Ingénieur en mécanique et
pilote automobile. Instructeur
certifié Porsche AG, enseignant
à l'ESTACA et à l'Institut
Technologique du Mans en
conception automobile.

PROGRAMME

Planificateur de trajet

- Gestion des longs trajets
- Programmation de parcours
- Lien avec la connectivité véhicule embarquée

Bornes de recharges

- Localisation des bornes de recharges
- Compatibilité et moyen de paiement
- Calcul de temps de charge

Applications de monitoring véhicules

- Informations disponibles et commandes à distance
- Pré-conditionnement du véhicule
- Pilotage de la charge à distance

Gestion quotidienne de la charge batterie

- Bonnes pratiques et erreurs à éviter
- Gestion de l'état de charge en fonction du besoin d'utilisation
- Température de fonctionnement et impact sur l'autonomie

OBJECTIFS À ATTEINDRE

Maîtriser l'utilisation d'un planificateur de trajet.
Identifier les bornes de recharges disponibles et leur compatibilité.
Découvrir les applications de monitoring véhicules.
Utiliser le système de pré-conditionnement.
Gérer sa charge batterie au quotidien.

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Exercices et études de cas concret.

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2

ELECTRIFICATION DU VÉHICULE - ELEC

LES COMPOSANTS DES VÉHICULES ÉLECTRIFIÉS, LEUR RÔLE ET LEURS INTERACTIONS

Public et pré-requis : La formation s'adresse à tout public, technique ou 'support' (commercial, finance, achats, ...), concerné par la conception, la validation, la chaîne d'approvisionnement, la fabrication, l'assemblage ou la mise en œuvre de véhicules hybrides et/ou électriques d'une part, et d'autre part, de la chaîne de traction qui leur sont dédiée.

Objectifs pédagogiques : A l'issue de la formation, le stagiaire possède les connaissances fondamentales du contexte et de l'évolution du marché de la mobilité terrestre faisant appel aux véhicules électriques et hybrides, ainsi que les contraintes associées. En outre, le stage permet l'acquisition de connaissances des architectures de ces véhicules électrifiés. La majeure partie du stage est consacrée à la description des composants intervenant dans ces architectures, tels que le moteur, l'onduleur, les batteries et leurs chargeurs. A ce sujet, un point précis est fait sur les différents modes de recharge. Les avantages et inconvénients techniques et financiers des différentes technologies sont illustrés.

DURÉE DE LA FORMATION

1 jour (7 heures)

LIEU

En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS

Yacine AYD
Ingénieur en Mécatronique
Automobile, Technical Engineer
chez Bentley Motors.

PROGRAMME

Contexte des Véhicules Electrifiés

- Contraintes Ecologiques, Economiques et Sociologiques
- Evolution de la Mobilité des personnes
- Connaître les Perspectives de Marchés

Architectures des Véhicules Electrifiés

Comprendre les Composants des Véhicules Electrifiés

- Définition des Composants : Machine électrique et son Onduleur, Batterie, Chargeurs, Capteurs et Actionneurs
- Fonction principale des Composants : Rôle, nature de la transformation d'énergie, Interaction entre Composants et transferts d'énergie

Interactions entre Composants, et Interfaces dans le Véhicule

Fonctionnement, Performance, Bilan énergétique et financier

Connaître la fonction de Recharge des Batteries : Matériel et modes de Recharge

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Illustrations des principes, architectures au travers de schémas fonctionnels et images.

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.

POUR ALLER PLUS LOIN

Technologie des véhicules électriques
Choix et dimensionnement des systèmes de stockage pour véhicules électriques et hybrides



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2

ELECTRIFICATION DU VÉHICULE - ELEC

TECHNOLOGIE DES VÉHICULES ÉLECTRIQUES

Public et pré-requis : Cette formation s'adresse à tous ceux qui souhaitent développer leurs connaissances sur les véhicules électriques. Elle permet en outre d'aborder les nouvelles contraintes d'intégration de ces technologies électriques et d'identifier les limites techniques de ces véhicules.

Objectifs pédagogiques : A l'issue de la formation, le stagiaire connaît les grands enjeux environnementaux et technologiques liés à l'introduction des véhicules électriques. Il connaît aussi les différents véhicules électriques (à batteries, avec pile à combustible, hybrides rechargeables) ; les technologies des différents organes de la chaîne de traction des véhicules électriques (batteries, pile à combustible, convertisseurs, moteurs électriques).

DURÉE DE LA FORMATION

1 jour (7 heures)

LIEU

En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS

Yacine AYD

Ingénieur en Mécatronique
Automobile, Technical Engineer
chez Bentley Motors.

PROGRAMME

Les enjeux

- Environnementaux (CO2, pollution de l'air, recyclage), Energétiques, Réglementaires, Fiscalité, évolution de la mobilité

Intérêt écologique et économique d'un véhicule électrique

Les organes électriques

- Le stockage embarqué
 - batterie différentes technologies (plomb, Ni-MH, Lithium,..)
 - les supercapacités
 - pile à combustible
- Les convertisseurs électroniques de puissance
- Les moteurs électriques
- Infrastructures : points de recharge

Les différentes architectures et quelques exemples

- Véhicule à batterie
- Véhicule pile à combustible
- Véhicule hybride rechargeable à dominante électrique

MOYENS PÉDAGOGIQUES

TP, exercices...

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.

POUR ALLER PLUS LOIN

Technologies des véhicules hybrides
Choix et dimensionnement des systèmes de stockage pour véhicules électriques et hybrides
Choix et dimensionnement d'une chaîne de traction électrique
Modélisation d'une chaîne de traction de véhicule électrique
Véhicule électrique à Hydrogène



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2

ELECTRIFICATION DU VÉHICULE - ELEC

CHOIX ET DIMENSIONNEMENT DES SYSTÈMES DE STOCKAGE POUR VÉHICULES ÉLECTRIQUES ET HYBRIDES

Public et pré-requis : Cette formation s'adresse à tous ceux qui souhaitent développer leurs connaissances sur les véhicules électriques. Elle permet d'approfondir ses connaissances du stockage d'énergie. Il est conseillé, mais pas obligatoire, d'avoir suivi la formation « Technologie des véhicules électriques » auparavant.

Objectifs pédagogiques : A l'issue de la formation, le stagiaire connaît les différentes technologies et spécificités des systèmes de stockage.
Il sait également établir un cahier des charges spécifique à un véhicule électrique ou hybride en fonction des prestations attendues.

DURÉE DE LA FORMATION

1 jour (7 heures)

LIEU

En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS

Nassim RIZOUG

Enseignant Chercheur du
laboratoire 'Mécatronique' de
l'ESTACA.

PROGRAMME

Dimensions et choix technologique des systèmes de stockage embarqué pour le transport : (VE & VEH)

- Comparaison des caractéristiques technologiques
- Fonctionnement et principe physique des technologies
- Quelle technologie pour quelle application ?
- Dimensionnement d'un système de stockage pour une application de transport
- Modélisation du comportement électrique et thermique des batteries Li-ion
- Modélisation du comportement électrique et thermique des supercondensateurs
- Modélisation du comportement électrique et thermique des PACs.
- Vieillesse et durée de vie des systèmes de stockage (Batterie, Supercondensateur, Pile à combustible, Photovoltaïque,...)
- Intégration du modèle dans une chaîne de traction

Hybridation des sources comme solution de développement

- Pourquoi l'hybridation des sources
- Influence de l'hybridation sur les dimensions et la durée de vie de la source
- Influence de l'hybridation sur le comportement dynamique du véhicule
- Bilan et conclusion

Possibilité d'application sur le système étudié par le client (Formation Intra)

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Simulateur (Matlab-Simulink), TP, exercices...

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.

PRE REQUIS

Technologie des véhicules électriques

POUR ALLER PLUS LOIN

Choix et dimensionnement d'une chaîne de traction électrique
Modélisation d'une chaîne de traction de véhicule électrique



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2

ELECTRIFICATION DU VÉHICULE - ELEC

CHOIX ET DIMENSIONNEMENT D'UNE CHAÎNE DE TRACTION ÉLECTRIQUE

Public et pré-requis : Cette formation s'adresse à tous ceux qui souhaitent développer leurs connaissances sur les véhicules électriques. Elle permet d'approfondir ses connaissances dans le domaine de la chaîne de traction électrique. Il est conseillé, mais pas obligatoire, d'avoir suivi la formation « Technologie des véhicules électriques » auparavant.

Objectifs pédagogiques : A l'issue de la formation, le stagiaire connaît les différentes technologies et spécificités des familles de moteurs électriques. Il connaît les limites de fonctionnement d'une machine électrique en association avec son convertisseur électronique de puissance. Il sait également établir un cahier des charges spécifique à un véhicule électrique ou hybride en fonction de prestations attendues.

DURÉE DE LA FORMATION

1 jour (7 heures)

LIEU

En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS

Nassim RIZOUG,
Enseignant Chercheur du
laboratoire 'Mécatronique'
de l'ESTACA.

PROGRAMME

Introduction

Présentation des différentes technologies des moteurs électriques

- Moteur à courant continu
- Moteur synchrone (focus sur la machine brushless à aimants permanents)
- Moteur asynchrone
- Autres technologies (réductance variable, moteur pas-à-pas, nouvelles topologies...)

Association convertisseur électronique de puissance – machine électrique

- Pont en H – MCC
- Convertisseur triphasé – Machine à courant alternatif

Limites de fonctionnement et performances des moteurs électriques et des ensembles convertisseurs machines

- Pertes dans les moteurs et convertisseurs électroniques de puissance
- Thermique des moteurs et des convertisseurs
- Limites électriques et conséquences dans le plan Couple-Vitesse, notion de défluxage
- Application par la lecture et l'interprétation de différentes documentations fabricants.

Dimensionnement d'un moteur de traction pour véhicule électrique

- Etablir un cahier des charges de dimensionnement d'un moteur en fonction des prestations attendues à l'aide d'un outil de modélisation (Simulink)
- Méthodologie de dimensionnement avec une approche « métier »
- Présentation d'une démarche de dimensionnement à l'aide d'un outil d'optimisation

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Simulation (Matlab/Simulink), Etude de cas.

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.

PRE REQUIS

Technologie des véhicules électriques

POUR ALLER PLUS LOIN

Choix et dimensionnement des systèmes de stockage pour véhicules électriques et hybrides
Modélisation d'une chaîne de traction de véhicule électrique



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2

ELECTRIFICATION DU VÉHICULE - ELEC

DIAGNOSTIC DES VÉHICULES ÉLECTRIFIÉS

Public et pré-requis : La formation s'adresse à tous ceux qui souhaitent développer leurs connaissances en diagnostic des véhicules électrifiés. Au-delà des connaissances de base des véhicules électriques, il est nécessaire d'avoir suivi auparavant le stage « Technologie des véhicules électriques ».

Objectifs pédagogiques : A l'issue de la formation, le stagiaire connaît les principales caractéristiques des composants électrique, leurs fonctionnalités. Il est capable en cas de dysfonctionnement de recenser les symptômes, d'émettre des hypothèses sur l'origine de celui-ci. Il connaît les méthodes de diagnostic spécifique aux véhicules électrifiés ainsi que les qualifications nécessaires.

DURÉE DE LA FORMATION
1 jour (7 heures)

LIEU
En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS
Yacine AYD
Ingénieur en Mécatronique
Automobile, Technical Engineer
chez Bentley Motors.

PROGRAMME

Introduction

Définition des différentes conceptions

- Architecture des véhicules électrifiés
- Fonctionnement des éléments

Utilisation client

- Utilisation quotidienne des véhicules
- Limite de fonctionnement

Qualifications et habilitations

- Rappel de la législation
- Niveau de qualification obligatoire en fonction des opérations

Diagnostic

- Collecte des symptômes et interprétation
- Hypothèses
- Outils pour diagnostic
- Méthode de diagnostic
- Résultat

OBJECTIFS À ATTEINDRE

Identifier des symptômes pertinents.
Connaitre les qualifications nécessaires au travail sur les véhicules électriques.
Savoir utiliser les outils nécessaires au diagnostic.
Émettre des hypothèses sur le dysfonctionnement.
Être capable de diagnostiquer un système électrique.

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Exercices et études de cas concrets.

SUIVI ET ÉVALUATION

Un quizz de niveau sera effectué en début de stage pour analyser les points forts, et les points à travailler de chaque participant. Un test de contrôle des compétences sera effectué en fin de stage.

POUR ALLER PLUS LOIN

Modélisation d'une chaîne de traction de véhicule électrique



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2

ELECTRIFICATION DU VÉHICULE - ELEC

MODÉLISATION D'UNE CHAÎNE DE TRACTION DE VÉHICULE ÉLECTRIQUE

Public et pré-requis : Cette formation s'adresse à tous ceux qui souhaitent développer leurs connaissances sur les véhicules électriques. Elle permet en outre d'aborder les nouvelles contraintes d'intégration de ces technologies électriques et d'identifier les limites techniques de ces véhicules.

Objectifs pédagogiques : A l'issue de la formation, le stagiaire sait dimensionner une chaîne de traction de véhicule électrique.

DURÉE DE LA FORMATION

1 jour (7 heures)

LIEU

En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS

Nassim RIZOUG

Enseignant Chercheur du
laboratoire 'Mécatronique'
de l'ESTACA.

PROGRAMME

Modélisation d'une chaîne de traction VE

Modélisation d'une chaîne de traction VE sous Matlab-Simulink

- Conducteur
- Calculateur
- Variateur
- Actionneur
- Transmission
- Dynamique auto

Validation du modèle global pour des cycles normalisés

Conclusions et perspectives

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Simulateur (Matlab-Simulink), TP, exercices...

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.

PRE REQUIS

Technologie des véhicules électriques

POUR ALLER PLUS LOIN

Choix et dimensionnement des systèmes de stockage pour véhicules électriques et hybrides
Choix et dimensionnement d'une chaîne de traction électrique



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2

NEW

ELECTRIFICATION DU VÉHICULE - ELEC

LE BEV 3^E GÉNÉRATION 2026 2030 QUELLES TENDANCES ?

Public et pré-requis : La formation porte un regard prospectif et s'adresse à tout ingénieur travaillant dans le secteur automobile, et particulièrement aux responsables des équipes d'innovation et des directions du plan qui souhaitent appréhender les évolutions des véhicules électriques dans les prochaines années pour mieux orienter leurs travaux. Aucun prérequis technique n'est nécessaire. Cette formation peut être adaptée à des personnes sans bagage technique, sous réserve d'une homogénéité du groupe.

Objectifs pédagogiques : A l'issue de cette formation, le stagiaire :

- Maîtrisera les architectures des voitures électriques actuelles,
- Sera capable d'analyser les travaux d'optimisation en cours chez les constructeurs et les équipementiers, en particulier chez les fournisseurs de batteries,
- Sera capable d'appliquer ses acquis, pour analyser la situation de leur entreprise, d'évaluer leur politique technique et de prioriser leurs travaux d'innovation à la lumière des tendances d'évolution des BEV.

DURÉE DE LA FORMATION
1 jour (7 heures)

LIEU
Présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS

Emmanuel LANDELONGUE
Expert architecture plateforme ;
(ex Groupe STELLANTIS),
Enseignant architecture
automobile STRATE et ICAM.

ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

Le décollage des véhicules BEV est lié à l'arrivée des batteries lithium ion de forte puissance. Dans la première génération (2007 – 2016), la difficulté consistait à trouver des solutions rentables malgré les volumes faibles d'un marché émergent.

Deux voies se sont ouvertes :

- Tesla a proposé des véhicules très haut de gamme, à faible cadence de production, basés sur une nouvelle architecture.
- Les autres constructeurs ont adapté leurs plateformes pour limiter les investissements.

En 2017 – 2018 est apparue la seconde génération de véhicules électriques avec des projets de grande cadence pour répondre au décollage du marché : plateforme dédiée BEV ou variante de plateforme optimisée autour de la version BEV (Tesla 3, Hyundai Kona, puis VAG MEB, Hyundai eGMP, Renault CMF EV...).

Quelles seront les caractéristiques de la troisième génération qui verra le jour post 2025 ?

Après avoir analysée, l'architecture de la seconde génération de BEV, nous étudierons les travaux en cours chez les constructeurs et les équipementiers pour tracer ensemble les différents scénarios envisageables et leur impact sur l'ensemble de la conception automobile.

PROGRAMME

Partie 1 : Analyse de l'architecture des BEV actuels

- La batterie : le talon d'Achille du BEV
- Critère de choix pour la chimie de batterie
- Intégration de la batterie dans le véhicule
- Intégration du e powertrain dans le véhicule
- Traction ou propulsion
- Architecture des liaisons sol pour BEV
- Impact de la recharge
- Package général : écart avec le véhicule thermique

Partie 2 : Travaux d'optimisation en cours

- Roadmap chimie
- « Cell to body » – « Cell to chassis » – Répartition fonctionnelle batterie versus caisse en blanc
- Bac aluminium ou bac acier
- Batterie "swapping" - Batterie additionnelle
- Efficience (powertrain, pneumatiques, aérodynamique, thermique, etc.)

Partie 3 – Vision prospective

- Contraintes environnementales du BEV (analyse du cycle de vie)
- Etude de différents scénarios d'autonomie des BEV
- Stratégies des plateformes envisageables
- Impact sur l'ensemble de la conception automobile

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Présentation Powerpoint, vidéos, études de cas, retours d'expérience, travail en sous-groupe, analyse des véhicules en production, présentation de synthèses.

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session, sous la forme de QCM en ligne.



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2

ELECTRIFICATION DU VÉHICULE - ELEC

ÉLECTRONIQUE DE PUISSANCE POUR L'ÉLECTRIFICATION DES VÉHICULES

Public et pré-requis : Cette formation s'adresse à tous ceux qui souhaitent développer leurs connaissances sur l'électronique de puissance, notamment les enjeux dans les domaines du transport automobile et aéronautique.

Il est conseillé de maîtriser Matlab Simulink pour les simulations le 3^{ème} jour, qui sera consacré aux travaux pratiques ou d'avoir suivi au préalable le module d'initiation Matlab Simulink proposé au catalogue (voir partie processus).

Objectifs pédagogiques : A l'issue de la formation, le stagiaire connaît les principaux composants de l'électronique de puissance, leur rôle et leur interaction. Il est en mesure de connaître les différentes architectures intervenant dans l'électrification des véhicules. Il sera capable d'identifier et d'apporter des solutions aux problèmes liés à l'usage des convertisseurs thermiques

DURÉE DE LA FORMATION
3 jours (21 heures)

LIEU
En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78)

INTERVENANTS

Zoubir KHATIR
Directeur de Recherche,
Université Gustave Eiffel,
Responsable du pôle CSEE,
labo SATIE.

PROGRAMME

1. Introduction à l'électronique de puissance (2h, jour 1)

- Qu'est-ce que l'électronique de puissance ?
- Principes fondamentaux : principe du découpage, rôle des composants actifs, rôle des composants passifs
- Les différents enjeux : la montée en fréquence de découpage, la montée en température de fonctionnement, l'utilisation de composants grands gaps (SiC, GaN)
- Fonctions de base de l'électronique de puissance (les types de conversion)

2. Électrification des véhicules et architectures (2h, jour 1)

- Niveau d'hybridation – puissance
- Besoins en électronique de puissance pour les véhicules
- Architectures des véhicules électrifiés, Focus sur les principales structures de conversion : Le chargeur off et on-board (conversion AC/DC, conversion DC/DC, la correction du facteur de puissance, CEM), La traction (hacheur boost, onduleur de traction), Chargeur batterie BT (hacheur buck)

3. Les structures de conversion : principes de fonctionnement (3h, jour 1)

- La cellule de commutation : cellule half-bridge, filtrage
- La conversion DC/DC : hacheurs directs et indirects, hacheurs isolés et non-isolés, principe de fonctionnement des divers types de hacheurs (abaisseur, élévateur, buck-boost, Cúk)
- La conversion DC/AC : les onduleurs, la structure half-bridge, le pont en H, l'onduleur triphasé
- La conversion AC/DC
- La commandes des convertisseurs

4. Conception des convertisseurs : problèmes et enjeux (7h, jour 2)

- Le rendement : Les composants de l'électronique de puissance : les composants passifs (caractéristiques, performances, calculs de pertes, éléments dimensionnant), les composants actifs (caractéristiques statiques et dynamiques, performances, les familles de composants, calculs de pertes, éléments dimensionnant), exemple de dimensionnement de composants pour un convertisseur DC/DC

- La thermique : Origine des problèmes thermiques, le transfert de chaleur dans les systèmes de conversion, limites en température, modélisation thermique par réseau RC (Cauer et Foster), notion d'impédance thermique, calculs d'élévation de température, le cyclage de puissance et la fatigue thermique, dimensionnement du refroidissement
- La CEM : origine des problèmes, les perturbations conduites et rayonnées, les mécanismes de couplage, les éléments parasites dans un convertisseur DC/DC, calculs d'éléments parasites, règles de conception, filtrage
- Les outils de simulations et de conception : PSIM, Matlab/Simulink, Simplorer, Pspice

5. TP sur matlab/simulink (jour 3)

- Dimensionnement thermique : Gestion thermique d'un MOSFET
- Dimensionnement d'un hacheur élévateur
- Redresseur sur charge résistive
- Redresseur sur charge inductive
- Onduleur monophasé à commande décalée

MOYENS PÉDAGOGIQUES

MATLAB/Simulink pour la troisième journée.

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.

PRE REQUIS

Technologie des véhicules électriques

POUR ALLER PLUS LOIN

Choix et dimensionnement des systèmes de stockage pour véhicules électriques et hybrides
Modélisation d'une chaîne de traction de véhicule électrique



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2

ELECTRIFICATION DU VÉHICULE - ELEC

ÉLECTRONIQUE DE PUISSANCE POUR L'ÉLECTRIFICATION DES VÉHICULES

Public et pré-requis : Cette formation s'adresse à tous ceux qui souhaitent approfondir leurs connaissances sur l'électronique de puissance. Il est conseillé d'avoir suivi le module d'initiation sur l'électronique de puissance Niveau 1 consacré aux principes de fonctionnement des convertisseurs. Il est recommandé de maîtriser Matlab Simulink pour les simulations le 3^{ème} jour, qui sera consacré aux travaux pratiques ou d'avoir suivi au préalable le module d'initiation Matlab Simulink proposé au catalogue (voir partie processus).

Objectifs pédagogiques : A l'issue de la formation, le stagiaire connaît les principaux composants de l'électronique de puissance, leur rôle et leur interaction, notamment le rôle du convertisseur. Il est en mesure de connaître les différentes architectures intervenant dans l'électrification des véhicules. Il sera capable d'identifier et d'apporter des solutions aux problèmes liés à l'usage des convertisseurs thermiques. Il aura la capacité de maîtriser les différentes technologies de commande et de refroidissement, et il sera en mesure de dimensionner les différents composants.

DURÉE DE LA FORMATION
3 jours (21 heures)

LIEU
En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78)

INTERVENANTS

Zoubir KHATIR
Directeur de Recherche,
Université Gustave Eiffel,
Responsable du pôle CSEE,
labo SATIE.

PROGRAMME

Les composants de l'électronique de puissance (jour 1)

- Physique et technologie des composants actifs :
 - Notions physiques importantes,
 - Principe de fonctionnement de la jonction PN,
 - Technologie, principe de fonctionnement et caractéristiques statiques et dynamique de la diode bipolaire (PIN), du transistor MOSFET, du transistor IGBT,
 - Les technologies SiC et GaN, leurs performances, leurs problématiques
- Les modules de puissance : technologies, ses différentes fonctions : électromagnétique, thermique, mécanique, les profils de stress, la fatigue thermique, le vieillissement
- Les outils de simulations : PSIM, Matlab/Simulink, Simplorer, Pspice, Q3D extractor
- Les tendances pour le futur des composants

La conversion de puissance (5h, jour 2)

- Conversion AC-DC :
 - Redresseurs commandés et non commandés, principales caractéristiques
 - Ponts redresseurs triphasés à diodes, rôle de la capa de découplage et inductance d'entrée, calcul d'une capa de découplage dans différentes conditions (pleine charge continue, surcharge, en accélération moteur)
 - Ponts redresseurs triphasés à thyristors, influence de l'inductance d'entrée
- Conversion DC-DC :
 - Les différents types de hacheurs (directs : buck, boost, indirects : buck-boost, Cùk)
 - Hacheurs isolés et non isolés
 - Push-Pull
 - La commande
- Conversion DC-AC :
 - Topologies, types de convertisseurs, onduleurs monophasés, triphasés,
 - Techniques de commande PWM, SPWM, numérique, vectorielle
 - Commutations douces/dures et les effets sur : les pertes, la CEM, les surtensions et sur les intensités
 - Les onduleurs multi-niveaux

Les technologies de commande et de refroidissement, dimensionnement thermique et CEM (2h, jour 2)

- Commande isolées, technologie des drivers, les montages flottants
- Réduction des harmoniques, optimisation de la commande vis-à-vis du rendement
- Calcul des pertes, dimensionnement des composants, dimensionnement thermique,
- Types et techniques de refroidissement
- CEM, filtrage

TP sur matlab/simulink (jour 3)

- Conception d'un convertisseur DC-AC : calculs préliminaires, dimensionnements (électrique, CEM, thermique), simulation
- Modélisation et simulation d'une commande vectorielle et SPWM pour un onduleur
- Stress thermique cyclique : power cycling
- Modélisation thermique par réseau RC

MOYENS PÉDAGOGIQUES

MATLAB/Simulink pour la troisième journée.

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.

PRE REQUIS

Technologie des véhicules électriques
Electronique de puissance pour l'électrification des véhicule - Niveau 1
Initiation Matlab Simulink

POUR ALLER PLUS LOIN

Choix et dimensionnement des systèmes de stockage pour véhicules électriques et hybrides
Modélisation d'une chaîne de traction de véhicule électrique



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2

VECTEUR D'ENERGIE - HYD

ENJEUX DE L'HYDROGÈNE, ÉCOSYSTÈME & GÉOPOLITIQUE

Public et pré-requis : La formation s'adresse à tous ceux qui souhaitent développer leur expertise sur le monde de l'hydrogène, aborder les nombreuses nuances, approches et complexités, et bénéficier d'analyses aussi bien technologiques qu'industrielles, économiques et géopolitiques. Elle se destine à la fois à des profils ingénieurs, managers ou commerciaux. Un background scientifique est préférable mais pas indispensable, les bases chimiques et physiques étant reposées au début du module.

Objectifs pédagogiques : À l'issue de la formation, le stagiaire connaît les méthodes et enjeux de production, distribution et stockage d'hydrogène, l'état de l'art industriel, le business existant et celui qui se construit, les enjeux géopolitiques et stratégiques, ainsi que les retombées économiques et sociales. Puis, il maîtrise de façon plus profonde l'état des lieux à échelle mondiale du marché de l'hydrogène pour les transports, avec ses perspectives, incertitudes et principaux freins et leviers.

DURÉE DE LA FORMATION
5 jours (35 heures)

LIEU
Présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS

Loïc BONIFACIO
Anciennement analyste marketing chez un équipementier automobile, spécialisé sur les enjeux d'énergie-climat, la géopolitique de l'hydrogène et son marché pour les transports. Membre des collectifs Pour un Réveil Écologique et Aéro Décarbo, en charge d'éléments de vulgarisation et d'analyse, notamment sur l'hydrogène et les transports.

PROGRAMME

JOUR 1 / 5 : VISION D'ENSEMBLE

Conférence d'introduction

- Présentation & tour de table des attentes
- Idées reçues
- Analyses de quelques discours
- Conférence d'introduction (2h + Q/R, balaye de façon succincte l'ensemble des sujets de la formation)

Contexte scientifique

- Bases physiques & chimiques
- Un peu d'histoire
- Principales ressources

JOUR 2 / 5 : HYDROGÈNE & CLIMAT

Changement climatique – rappel des principales problématiques

- GIEC
- Volets I & II (culture)
- Volet III (réduction des émissions)

Méthodes & perspectives pour la production d'hydrogène

- L'hydrogène parmi les sources et vecteurs d'énergie
- Production d'H₂ : approche physique
- Production d'H₂ : approche économique
- Production d'H₂ : approche politique
- Production d'H₂ : synthèse & perspectives

Distribution de l'hydrogène & différents marchés

- Stockage, transport & distribution
- L'hydrogène comme vecteur
- L'hydrogène comme réactif
- Hydrogen Ladder : ordres de grandeurs & priorités

JOUR 3 / 5 : MATÉRIAUX & BILANS CARBONE

Matériaux : quels enjeux, contraintes & implications

- Ressources, réserves & criticité
- Propriété intellectuelle & enjeux géopolitiques
- Contraintes industrielles & conséquences sur les marchés
- Perspectives & synthèses sur les problématiques matériaux-énergie

Bilans carbone & Analyses du Cycle de Vie

- Lecture & méthodologie d'une ACV
- Technologies des chaînes d'énergie
- Cas d'étude : véhicule hydrogène
- BEV vs FCEV : analyse comparative & perspectives politiques
- Conclusions & extrapolation des résultats

JOUR 4 / 5 : MARCHÉ DES TRANSPORTS

Automobile, aéronautique, ferroviaire & maritime

- L'hydrogène pour l'automobile
- L'hydrogène pour l'aéronautique
- L'hydrogène pour les poids-lourds & le ferroviaire
- L'hydrogène pour le maritime

JOUR 5 / 5 : POLITIQUES, SYNTHÈSES & CONCLUSIONS

Politiques de l'hydrogène

- Contexte énergétique & politique selon les régions du monde
- Compilation des principales annonces
- Analyse de la technologie concurrente (électrification par batteries)

Synthèses & conclusions

- Synthèse des approches possibles
- Bilan des cas d'études & synthèses intermédiaires
- Conclusions
- Pour aller plus loin

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Présentation PowerPoint, Vidéos, Études de cas, Exercices et Quiz.

SUIVI ET ÉVALUATION

Des évaluations de validation des acquis avec retour du formateur sont réalisées au fur et à mesure et à la fin de la session, sous la forme de QCM en ligne.



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2

VECTEUR D'ENERGIE - HYD

VÉHICULE ÉLECTRIQUE À HYDROGÈNE

Public et pré-requis : Cette formation s'adresse à tous ceux qui souhaitent développer leurs connaissances sur les véhicules électriques alimentés par l'hydrogène. Elle permet en outre d'aborder les nouvelles contraintes d'intégration de ces technologies électriques et d'identifier les limites techniques de ces véhicules.

Objectifs pédagogiques : A l'issue de la formation le participant connaît les différentes technologies de production et d'utilisation de l'Hydrogène dans les transports terrestres.

DURÉE DE LA FORMATION

1 jour (7 heures)

LIEU

En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) et en distanciel

INTERVENANTS

Yacine AYD

Ingénieur en Mécatronique
Automobile, Technical Engineer
chez Bentley Motors.

PROGRAMME

Description de l'hydrogène

- Historique
- Informations techniques
- Propriétés chimiques

Production de l'hydrogène

- Electrolyse de l'eau
- Reformage d'hydrocarbures
- Photosynthèse
- Modes de production de demain

Stockage et transport d'hydrogène

- Stockage gazeux
- Stockage cryogénique (liquide)
- Stockage solide (hydrures métalliques)
- Transport et distribution

Utilisation de l'hydrogène dans les transports

- Moteur à combustion
- Pile à combustible
- Stockage embarqué
- Architecture des différents véhicules
- Marché de niche et marché de masse

Conclusion et perspectives

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.

POUR ALLER PLUS LOIN

Technologies des véhicules hybrides - Technologie des véhicules électriques



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2

VECTEUR D'ENERGIE - HYD

PRODUCTION ET VIABILITÉ DE L'HYDROGÈNE DANS LES TRANSPORTS

Public et pré-requis : La formation s'adresse à tous ceux qui souhaitent approfondir leurs connaissances sur la production d'hydrogène. Il est nécessaire d'avoir suivi la formation « Véhicule électrique à hydrogène ».

Objectifs pédagogiques : A l'issue de la formation, le stagiaire connaît les enjeux économiques et énergétiques liés à la production d'hydrogène ainsi que les procédés de production et de transport de l'hydrogène. Le stagiaire sera en mesure de connaître et d'appréhender :

- Les contextes et enjeux du véhicule électrique à hydrogène,
- Les procédés de fabrication de l'hydrogène,
- Le transport et stockage de l'hydrogène,
- Les coûts et bilans énergétiques de la production.

DURÉE DE LA FORMATION

1 jour (7 heures)

LIEU

En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS

Yacine AYD

Ingénieur en Mécatronique
Automobile, Automotive
Technical Engineer chez
Bentley Motors.

Nassim RIZOUG

Référent scientifique sur les
sujets liés à l'Hydrogène,
Enseignant Chercheur HDR à
l'ESTACA- Pole Systèmes et
énergies embarquées pour le
transport –S2ET.

PROGRAMME

Introduction

- Historique des technologies utilisées dans automobiles

Contexte des véhicules électrifiés

- Contexte politique
- Enjeux énergétiques et économiques

Description de l'hydrogène

- Propriétés chimiques
- Caractéristiques
- Procédé chimique de la pile à combustible

Production et transport de l'hydrogène

- Procédés de production (Electrolyse/Reformage/Photosynthèse)
- Les différentes formes de stockages (gazeux/liquides/solides)
- Distribution de l'hydrogène
- Stockage embarqué de l'hydrogène
- Dangerosité

Coût et bilan énergétique

- Quelle place pour cette technologie ?
- Bilan énergétique du puis à la roue
- Coût et viabilité de cette technologie dans l'automobile
- Comparaison énergétique Essence/Diesel/Hybride/BEV/Hydrogène

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Présentation PowerPoint, illustration et schématisation.

SUIVI ET ÉVALUATION

Un quizz de niveau sera effectué en début de stage pour analyser les points forts, et les points à travailler de chaque participant. Un test de contrôle des compétences sera effectué en fin de stage.



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2

VECTEUR D'ENERGIE - HYD

PILES À COMBUSTIBLE POUR LE TRANSPORT : TECHNOLOGIE, DIMENSIONNEMENT

Public et pré-requis : La formation s'adresse à tous ceux qui souhaitent développer leurs connaissances sur la pile à combustible appliquée aux transports. Les notions abordées permettront ensuite d'approfondir le sujet, afin de dimensionner/intégrer ou contrôler des systèmes pile à combustible, ou simplement de comprendre les enjeux/challenges face aux autres technologies de powertrain (BEV, hybride...).

Objectifs pédagogiques : A l'issue de la formation le stagiaire connaîtra les leviers principaux pour le dimensionnement d'un système pile à combustible, et aura des ordres de grandeur de rendement, densité de puissance, durée de vie. En plus de connaître les composants de la pile, il aura également une vision du système pile à combustible (composants principaux et gestion : Démarrage, arrêt, chauffe, appel de puissance...). Enfin, nous verrons des exemples concrets présents sur le marché.

DURÉE DE LA FORMATION

1 jour (7 heures)

LIEU

En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS

Gauthier QUENEY

Expert Powertrain chez Faurecia Clean Mobility. Formation de motoriste (énergétique), première expérience en dimensionnement/contrôle des systèmes de dépollution des moteurs Diesel. Puis transition vers le Zéro Emission avec le dimensionnement/hybridation de piles à combustibles pour le transport routier, et la gestion des piles dans le but d'améliorer leur durabilité.

Nassim RIZOUG

Référent scientifique sur les sujets liés à l'Hydrogène, Enseignant Chercheur HDR à l'ESTACA- Pole Systèmes et énergies embarquées pour le transport –S2ET.

PROGRAMME

Contexte

- Objectifs CO2 mondiaux pour les transports (voitures particulières, véhicules commerciaux)
- Powertrain mix
- Production / Stockage / Distribution d'hydrogène

Technologies PAC et principe de fonctionnement

- Oxydation / Réduction / Potentiels électrochimiques
- Courbe de polarisation
- Comparaison des technologies PAC : combustible, plage d'utilisation (puissance, température), rendement

La PEMFC

- Composants / Cellule
- Stack
- Enjeux et perspectives d'évolutions
- Exemples : Toyota Mirai Gen1 et Gen2, Hyundai Nexa

Le système PAC

- Boucle anodique (Hydrogène), recirculation, purges
- Boucle cathodique (Air), suralimentation, humidification externe/interne
- Boucle de refroidissement
- Circuit électrique et conversion de puissance

Dimensionnement et hybridation des PAC pour une application de transport (exemple camion heavy-duty)

- Architectures hybrides / Relation PAC et Batterie / Modes de fonctionnement
- Contraintes performances / rendement / durabilité
- Densité de puissance / énergie

OBJECTIFS À ATTEINDRE

La formation a pour but de mettre en évidence les bénéfices/contraintes liées à l'utilisation de piles à combustible dans le transport routier. Le Powertrain constitué d'un système pile à combustible, d'une batterie, de convertisseurs et d'un moteur électrique devra respecter les requis de performances, durabilité et rendement imposés par le cahier des charges du véhicule.

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Animation autour d'une présentation. Traitement d'exemples.

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.

PRE REQUIS

Pile à combustible dans les transports : Gestion et Intégration



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2

VECTEUR D'ENERGIE - HYD

PILES À COMBUSTIBLE POUR LE TRANSPORT : INTÉGRATION, GESTION

Public et pré-requis : La formation s'adresse à tous ceux qui souhaitent développer leurs connaissances sur la pile à combustible appliquée aux transports. Les notions abordées permettront ensuite d'approfondir le sujet, afin de dimensionner/intégrer ou contrôler des systèmes pile à combustible, ou simplement de comprendre les enjeux/challenges face aux autres technologies de powertrain (BEV, hybride...).

Objectifs pédagogiques : A l'issue de la formation le stagiaire connaîtra les leviers principaux pour le dimensionnement d'un système pile à combustible, et aura des ordres de grandeur de rendement, densité de puissance, durée de vie. En plus de connaître les composants de la pile, il aura également une vision du système pile à combustible (composants principaux et gestion : Démarrage, arrêt, chauffe, appel de puissance...). Enfin, nous verrons des exemples concrets présents sur le marché.

DURÉE DE LA FORMATION

1 jour (7 heures)

LIEU

En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS

Gauthier QUENEY

Expert Powertrain chez Faurecia Clean Mobility. Formation de motoriste (énergétique), première expérience en dimensionnement/contrôle des systèmes de dépollution des moteurs Diesel. Puis transition vers le Zéro Emission avec le dimensionnement/hybridation de piles à combustibles pour le transport routier, et la gestion des piles dans le but d'améliorer leur durabilité.

Nassim RIZOUG

Référent scientifique sur les sujets liés à l'Hydrogène, Enseignant Chercheur HDR à l'ESTACA- Pole Systèmes et énergies embarquées pour le transport –S2ET.

PROGRAMME

Contraintes d'intégration de la pile à combustible dans le véhicule

- Intégration dans le circuit de refroidissement du véhicule (boucles haute/moyenne/basse température, aérotherme, refroidisseur d'air de suralimentation)
- Intégration dans la chaîne de traction électrique (convertisseurs)
- Exemples : Toyota Mirai Gen1 et Gen2, Hyundai Nexo

Gestion thermique / hygrométrie et électrique de la PAC – Conditions opératoires

- Stoechiométrie, Humidité relative / Dew point, Pression et Température
- Démarrage/arrêt/ralenti
- Opération normale
- Fortes puissances / intérêt de l'hybridation
- Durabilité
- Exemples : Toyota Mirai Gen1 et Gen2, Hyundai Nexo, Camion Heavy-Duty

Gestion de la sécurité H2

- Aspect réglementaire / Risque
- Capteurs H2 : caractéristiques / emplacement
- Bornes de recharge

Durée de vie / entretien / recyclage

- Durabilité : gestion au niveau composant, au niveau contrôle
- Entretien et recyclage

OBJECTIFS À ATTEINDRE

La formation a pour but de mettre en évidence les bénéfices/contraintes liées à l'utilisation de piles à combustible dans le transport routier. Le Powertrain constitué d'un système pile à combustible, d'une batterie, de convertisseurs et d'un moteur électrique devra respecter les requis de performances, durabilité et rendement imposés par le cahier des charges du véhicule.

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Animation autour d'une présentation. Traitement d'exemples.

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.

PRE REQUIS

Piles à combustible pour le transport : technologie, dimensionnement



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2

NEW

VECTEUR D'ENERGIE - HYD

ANALYSE DES POLITIQUES HYDROGÈNE & PRINCIPALES PERSPECTIVES

Public et pré-requis : La formation s'adresse à tous ceux qui souhaitent développer leur expertise sur le monde de l'hydrogène et plus particulièrement ses nombreuses politiques. Elle se destine à la fois à des profils ingénieurs, managers ou commerciaux. Un background scientifique est préférable mais pas indispensable, les bases chimiques et physiques étant reposées au début du module.

Objectifs pédagogiques : À l'issue de la formation, le stagiaire connaît les principales problématiques politiques, possède un tour d'horizon à échelle mondiale des annonces importantes, ainsi que des clés de lecture et d'analyse sur les relations entre pays, particularités de chaque région, enjeux à l'œuvre, le tout jusqu'au suivi des politiques en cours et l'étude prospective de ce que l'avenir peut nous réserver.

DURÉE DE LA FORMATION
1 jour (7 heures)

LIEU
Présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS

Loïc BONIFACIO
Anciennement analyste marketing chez un équipementier automobile, spécialisé sur les enjeux d'énergie-climat, la géopolitique de l'hydrogène et son marché pour les transports. Membre des collectifs engagés Pour un Réveil Écologique et Aéro Décarbo, en charge d'éléments de vulgarisation et d'analyse, notamment sur l'hydrogène.

PROGRAMME

Bases & rappels

- Contexte énergétique & climatique
 - Grands accords et références
 - Synthèse des enjeux d'énergie, matériaux et climat
 - Leviers de décarbonation
- Monde de l'hydrogène
 - Caractéristiques physiques intrinsèques et contexte historique
 - Hétérogénéité géographique, engouement politique et incertitudes industrielles

Tour d'horizon

- 16 régions – Principales annonces
 - Japon
 - Corée-du-Sud
 - Chine
 - Union Européenne
 - Allemagne
 - France
 - Royaume-Uni
 - Reste de l'Europe
 - Californie
 - États-Unis
 - Canada
 - Australie
 - Arabie
 - Maroc
 - Chili
 - Reste du monde
- Grille de lecture
 - Contexte énergétique et géopolitique
 - Aspects financiers
 - Priorisations industrielles
 - Temporalité, attentes et retombées
 - Relations et partenariats
 - Actions en cours et perspectives

Synthèse & analyse prospective

- Alliances & profils
 - Marché de l'import-export d'hydrogène
 - Grandes puissances industrielles : marchés domestiques et exportation
 - Positions politiques, différences et rapprochements
- Tendances & évolutions
 - Diversification ou définition de priorités
 - Soutien domestique et souveraineté industrielle
 - Concurrences technologiques et déploiements sur les marchés
- Conclusions

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Présentation PowerPoint, Vidéos, Études de cas, Exercices et Quiz.

SUIVI ET ÉVALUATION

Des évaluations de validation des acquis avec retour du formateur sont réalisées au fur et à mesure et à la fin de la session, sous la forme de QCM en ligne.



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2

NEW

ANALYSES PROSPECTIVES

ANALYSES PROSPECTIVES & ENJEUX DE L'APPROVISIONNEMENT ÉNERGÉTIQUE POUR LES TRANSPORTS

Public et pré-requis : La formation s'adresse à tous ceux qui souhaitent comprendre le monde de l'énergie et de façon générale ses implications avec l'ensemble des transports, la société et son économie. Elle se destine à la fois à des profils ingénieurs, managers ou commerciaux. Un background scientifique est préférable mais pas indispensable, les bases chimiques et physiques étant reposées lorsque nécessaire.

Objectifs pédagogiques : À l'issue de la formation, le stagiaire détient, sur base de démonstrations, exemples et extrapolations, des clés de lecture sur l'approvisionnement en énergie des transports. Il connaît également les principales limites, solutions et enseignements qu'il est possible de ressortir de la littérature actuelle et de celle qui se construit. Enfin, il possède des pistes d'analyse quant au caractère prospectif du sujet.

DURÉE DE LA FORMATION
1 jour (7 heures)

LIEU
Présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS

Loïc BONIFACIO
Anciennement analyste marketing chez un équipementier automobile, spécialisé sur les enjeux d'énergie-climat, la géopolitique de l'hydrogène et son marché pour les transports. Membre des collectifs engagés Pour un Réveil Écologique et Aéro Décarbo, en charge d'éléments de vulgarisation et d'analyse, notamment sur l'hydrogène.

PROGRAMME

Introduction

- Prenons un exemple emblématique
 - Biocarburants dans l'aérien : ok, sujet facile
 - ZEROe, avion hydrogène et écosystème industriel : problème résolu ?
 - Production d'hydrogène, d'énergie au sens large et grands scénarios : éléments de base
 - Pré-étude et ordres de grandeurs

- Maintenant, extrapolons
 - Transports et énergie : une relation intense et complexe
 - Le reste de l'économie, l'ensemble de la société... rien n'y échappe

Des limites en tout genre

- Lois de la physique
 - Rendements thermodynamiques
 - Notion d'entropie
- Entre physique et économie
 - EROI : Energy Return On Investment
 - Densité de ressources et innovation technologique
 - Atteintes de limites, flux physiques et cours des marchés

- Industrie et temporalité
 - TRL : Technology Readiness Level
 - Compétences et temps de formation
 - Durées de vie et vitesses de déploiement industrielles

Des solutions pourtant bien connues

- Transfert modal
 - Intensité énergétique selon les modes de transports
 - Analyse des critères concurrentiels actuels
- Optimisation
 - Dimensionnement véhicule
 - Taux de remplissage
- Sobriété
 - Priorisation des usages
 - Arbitrages sur des ressources partagées

Synthèse & enseignements

- Politiques & considérations actuelles
 - Questions de durabilité du modèle en cours
 - Lois physique et capacités industrielles : limites dures
 - Critères concurrentiels et constructions économiques : limites molles
- Perspectives d'évolutions
 - « Le poisson qui bouge... »
 - Différents discours
 - Études passées, en cours et à venir sur le sujet
- Conclusions

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Présentation PowerPoint, Vidéos, Études de cas, Exercices et Quiz.

SUIVI ET ÉVALUATION

Des évaluations de validation des acquis avec retour du formateur sont réalisées au fur et à mesure et à la fin de la session, sous la forme de QCM en ligne.



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2

NEW

ENVIRONNEMENT - ENV

ANALYSE DE CYCLE DE VIE ET ÉCONOMIE CIRCULAIRE

Objectifs pédagogiques : À l'issue de la formation, le stagiaire a conscience de la finalité de l'ACV, de sa puissance et de son champ d'utilisation actuel dans le secteur automobile. Il a connaissance de son intérêt futur à un niveau réglementaire européen. Il connaît de très nombreux ordres de grandeur d'impact différenciés par motorisation et segmentation véhicule. Il est capable d'exprimer un regard critique sur tout document relatif à l'impact environnemental d'un véhicule routier. Il a conscience du cadre politique, économique et sociétal nécessaire à l'émergence de l'Économie circulaire. Il est capable d'exprimer des éléments clairs d'objectivation ayant menés aux choix du véhicule électrique à batterie en Europe. Il connaît l'état de l'art de la batterie, de ses chimies, de ses acteurs mondiaux, du recyclage et des défis à venir sur ce sujet.

DURÉE DE LA FORMATION
2 jours (14 heures)

LIEU
Présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS

Louis-Pierre GEFFRAY
Formé aux enjeux énergie-climat, anciennement indépendant travaillant sur les questions d'analyse de cycle de vie spécifique à la mobilité routière. À présent expert mobilité au sein de la Plateforme Mobilité en Transition de l'IDDRI Institut du Développement Durable et des Relations Internationales.

Jean-Philippe HERMINE
Ancien Directeur de la Stratégie Environnement du Groupe Renault. Anime au sein de l'IDDRI une plateforme multi acteurs sur l'électrification et la décarbonation de la mobilité, avec le soutien de la Fondation européenne pour le climat (ECF).

PUBLIC ET PRÉREQUIS

La formation s'adresse à tous ceux qui souhaitent développer leur expertise sur le champ de l'ACV, aborder les détails méthodologiques, connaître les ordres de grandeur spécifique à l'automobile et approfondir leurs connaissances sur la compréhension et l'évolution contemporaine du secteur en lien avec le défi colossal de la décarbonation.

Elle se destine à la fois à des profils ingénieurs, managers ou commerciaux. Un background scientifique est préférable mais pas indispensable, les bases physiques étant rappelées ou explicitées si nécessaire.

PROGRAMME

Une nouvelle donne réglementaire au sein de l'Union Européenne : Le Green Deal

- CAFE
- Euro7
- AFIR
- ETS & ETS2
- Règlement batterie
- MACF
- REDII
- Règlement VHU
- ETD

Un outil d'aide à la prise de décision en voie d'harmonisation

- L'ACV un outil déjà commun chez les constructeurs – Rapport Climat Renault
- GHG Protocol
- Norme ISO

Présentation de l'outil ACV

- Décomposition de l'outil sur les phases de vie produit
- Indicateurs environnementaux couverts
- Empreinte carbone et scope
- Sources de données : primaires et génériques (Base Gabi)
- Les bonnes questions à se poser à la lecture d'un rapport ACV

Étude de cas : Groupe Renault

- Indicateurs environnementaux du Groupe
- Objectivation des choix technologiques
- Définition d'un prix interne du carbone
- Cohérence de la démarche auprès des parties prenantes – SBTi
- Ordres de grandeurs d'impact : Renault Zoé, Twizy, Clio V Tce

Mise en perspective des évolutions du secteur automobile

- Refactory – Flins
- Démarche d'Éco-conception et cadre nécessaire à son implémentation
- Exercice pratique : composition matière caisse véhicule
- Rétrofit
- Allongement de la durée de vie véhicule
- Dissociation de la création de valeur de la transformation de matière

Arrêt sur image : le choix de la batterie de traction

- Composition matière d'une cellule et architecture
- Chimies de cathode et performance comparées
- Acteurs actuels et futurs de la production de batterie
- Impacts à la fabrication, durée de vie et recyclabilité
- Projets industriels sur la filière recyclage

Enjeux matières et recyclage : Économie circulaire

- Projet Generate, focus : cuivre, cobalt, lithium, terres rares, nickel
- Composition matière véhicule
- État de l'art de la filière recyclage
- Le défi technico-économique sous-jacent pour une filière plus performante

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Présentation PowerPoint, Vidéos, retours d'expériences, études de cas et calculs simples.



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2

NEW

ENVIRONNEMENT - ENV

BILAN CARBONE DANS LES TRANSPORTS (VERSION 1 JOUR)

Public et pré-requis : La formation s'adresse à tous les employés amenés à traiter, de près ou de loin, des ACV (ou bilans carbone, si le focus n'est porté que les émissions de gaz à effet de serre). Elle se destine donc à la fois à des profils ingénieurs, managers ou commerciaux, même si ces premiers seront a priori les plus concernés. Un background scientifique est préférable mais pas indispensable, les bases chimiques et physiques étant reposées lorsque nécessaire.

Objectifs pédagogiques : À l'issue de la formation, le stagiaire possède les notions clés relatives aux ACV, tout en ayant pu observer quelques exemples concrets et mettre rapidement en application. Le contexte scientifique, industriel et politique lui a également été rappelé, lui permettant d'avoir une synthèse des éléments importants.

DURÉE DE LA FORMATION
1 jour (7 heures)

LIEU
Présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS

Loïc BONIFACIO
Anciennement analyste marketing chez un équipementier automobile, spécialisé sur les enjeux d'énergie-climat, l'hydrogène et les ACV (Analyses du Cycle de Vie). Membre des collectifs engagés Pour un Réveil Écologique et Aéro Décarbo, en charge d'éléments de vulgarisation et d'analyse, principalement sur les transports, l'énergie et les bilans carbone.

PROGRAMME - VERSION CONDENSÉE

Introduction

- Tour de table & présentation
- Contexte scientifique
 - Émissions de CO2 & changement climatique
 - Accord de Paris & autres COP
 - Rapports du GIEC
- Contexte industriel
 - Annonces Commission Européenne
 - Questions de neutralité carbone
 - Demandes clients

Analyses du Cycle de Vie

- Méthodologie
 - Construction & lecture d'une ACV
 - Principales notions & définitions
- Cas d'applications simples

Cas d'étude : rapport de l'ADEME

- Présentation de l'étude
 - Comparaison des bilans – Véhicules thermiques, électriques & hydrogène
 - Principales sensibilités
 - Quelques limites
- Calculs dérivés & personnalisation du modèle
 - Modification des dimensionnements selon le CDC
 - Mise en application
- Extrapolation
 - Au-delà de l'automobile
 - Au-delà de la France

Clôture

- Ouverture sur les autres impacts environnementaux
 - Rappel des principaux effets hors-CO2
 - Différents impacts environnementaux, autres que le changement climatique
 - Questions de méthodologie pour gérer les différents indicateurs
- Évaluation
- Conclusions & debrief
- Pour aller plus loin

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Présentation PowerPoint, Vidéos, Études de cas, Exercices et Quiz.

SUIVI ET ÉVALUATION

Des évaluations de validation des acquis avec retour du formateur sont réalisées au fur et à mesure et à la fin de la session, sous la forme de QCM en ligne.



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2

NEW

ENVIRONNEMENT - ENV

BILAN CARBONE DANS LES TRANSPORTS (VERSION 2 JOURS)

Public et pré-requis : La formation s'adresse à tous les employés amenés à traiter, de près ou de loin, des ACV (ou bilans carbone, si le focus n'est porté que les émissions de gaz à effet de serre). Elle se destine donc à la fois à des profils ingénieurs, managers ou commerciaux, même si ces premiers seront a priori les plus concernés. Un background scientifique est préférable mais pas indispensable, les bases chimiques et physiques étant reposées lorsque nécessaire.

Objectifs pédagogiques : À l'issue de la formation, le stagiaire possède les notions clés relatives aux ACV, tout en ayant pu observer quelques exemples concrets et mettre en application. Le contexte scientifique et politique lui a également été rappelé, lui permettant d'avoir une synthèse des éléments importants. Par rapport à la version d'une journée, ce module développe les mises en application, le contexte autour des enjeux, ainsi que les différents types de besoins, et modèles pour y répondre.

DURÉE DE LA FORMATION
2 jours (14 heures)

LIEU
Présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS

Loïc BONIFACIO
Anciennement analyste marketing chez un équipementier automobile, spécialisé sur les enjeux d'énergie-climat, l'hydrogène et les ACV (Analyses du Cycle de Vie). Membre des collectifs engagés Pour un Réveil Écologique et Aéro Décarbo, en charge d'éléments de vulgarisation et d'analyse, principalement sur les transports, l'énergie et les bilans carbone.

PROGRAMME - VERSION COMPLÈTE

JOUR 1 / 2

Introduction

- Tour de table & présentation
- Contexte scientifique
 - Émissions de CO₂ & changement climatique
 - Accord de Paris & autres COP
 - Rapports du GIEC
 - Focus sur le 1er volet : Constat scientifique
 - Focus sur le 3ème volet : Principaux leviers
- Contexte industriel
 - Annonces Commission Européenne
 - Questions de neutralité carbone
 - Demandes clients

Analyses du Cycle de Vie

- Méthodologie
 - Construction & lecture d'une ACV
 - Principales notions & définitions
- Cas d'applications simples

Cas d'étude : rapport de l'ADEME (partie 1)

- Présentation de l'étude
 - Comparaison des bilans – Véhicules thermiques, électriques & hydrogène
 - Principales sensibilités
 - Quelques limites
 - Exercice de restitution : présentation des résultats

JOUR 2 / 2

Différents types d'analyses

- ACV de constructeurs
 - Exemple de Renault
 - Exemple de Polestar
- ACV de composants
- ACV / Bilan d'extraction - raffinage de matières premières
 - Différents métaux
 - Fibre de carbone

Cas d'étude : rapport de l'ADEME (partie 2)

- Calculs dérivés & personnalisation du modèle
 - Modification des dimensionnements selon le CDC
 - Mise en application
 - Exercice de restitution : présentation de la méthode pour répondre à différents CDC
- Extrapolation
 - Au-delà de l'automobile
 - Au-delà de la France

Différents besoins et modèles pour y répondre

- Principales demandes pouvant s'effectuer
 - Venant de l'écosystème industriel
 - Venant de la réglementation
 - Venant d'organismes ou cabinets réalisant une ACV
- Différents besoins et modèles associés
 - Quels indicateurs suivre
 - Différents périmètres possibles
 - Exploitation publique ou non des résultats
 - Quelques exemples de modèles simplifiés
 - Principales références & bases de données pour des bilans complets

Clôture

- Ouverture sur les autres impacts environnementaux
- Rappel des principaux effets hors-CO₂
- Différents impacts environnementaux, autres que le changement climatique
- Questions de méthodologie pour gérer les différents indicateurs
- Évaluation
- Conclusions & debrief
- Pour aller plus loin

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Présentation PowerPoint, Vidéos, Études de cas, Exercices et Quiz.

SUIVI ET ÉVALUATION

Des évaluations de validation des acquis avec retour du formateur sont réalisées au fur et à mesure et à la fin de la session, sous la forme de QCM en ligne.



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2

ELECTRONIQUE / SYSTÈMES EMBARQUÉS - SYS

ADAS : SYSTÈMES AVANCÉS D'ASSISTANCE ET D'AIDE À LA CONDUITE

Public et pré-requis : La formation s'adresse à tous ceux qui souhaitent développer leurs connaissances concernant l'usage et l'acceptabilité des nouveaux systèmes d'assistance à la conduite. Elle s'adresse plus particulièrement aux ingénieurs, techniciens supérieurs et ergonomes travaillant chez les constructeurs et équipementiers au niveau de la conception et de l'évaluation de ces systèmes.

Objectifs pédagogiques : La formation a pour but d'initier les participants aux systèmes d'aides à la conduite (ADAS). Elle traite les raisons derrière leur développement ainsi que les principales architectures pour les différents niveaux d'autonomie de conduite (0, 1, 2, 3, 3.5, 4, 5). La discussion sur les architectures des ADAS est élargie pour intégrer différents aspects de sûreté de fonctionnement. Ensuite, le sujet de spécification des ADAS pour atteindre les performances prédéfinies est discuté. Finalement, les participants assisteront à des travaux pratiques pour savoir conduire des tests MIL, SIL, HIL des ADAS, en statique et en dynamique en utilisant Matlab/Simulink, des environnements de roulage virtuel et un banc de test avec comme application le LCA (Lane Centering Assist).

DURÉE DE LA FORMATION
2 jours (14 heures)

LIEU
En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS

Hamed DAGHSEN
Ingénieur expert
certification sécurité.

PROGRAMME

Introduction aux ADAS

- Définition et historique d'évolution
- Rôle des ADAS dans la diminution de la mortalité routière
- Feuille de route : de l'ADAS à la voiture autonome
- Classification des ADAS
 - Par niveau d'autonomie de conduite (1,2,3,3.5,4,5)
 - Par objectif (Safety, Comfort, Eco-driving)
 - Par fonction (Longitudinale, Latérale, Driver monitoring ...)

4.5 Exemples d'ADAS

5 Architectures des ADAS

- Architectures cognitives standard des ADAS pour les véhicules autonomes
 - Architecture cognitive pour le niveau 0-1 d'autonomie de conduite
 - Architecture cognitive pour le niveau 2 d'autonomie de conduite
 - Architecture cognitive pour le niveau 3-3.5 d'autonomie de conduite
 - Architecture cognitive pour le niveau 4 d'autonomie de conduite
 - Architecture cognitive pour le niveau 5 d'autonomie de conduite
- Architecture d'ADAS pour un design sûr et une mitigation des risques
- Exemple: Architecture du Lane Centering Assist

6 Spécification des ADAS

- Introduction à la spécification des ADAS standard cognitive
 - Capteurs
 - Environnement de roulage
 - Perception
 - Cognition et planification
 - Prise de décision
 - Commande et contrôle
 - Détection, prédiction et gestion des défaillances
 - Attention, réaction et conduite du conducteur
 - Réseau, cloud et protocoles de communication V2V, V2I
 - Contraintes d'intégration électriques et mécaniques
 - Contraintes sécuritaires et normatives
- Exemple : spécification du Lane Centering Assist

7 Simulation et conditions de Test des ADAS

- Simulation Model in the loop et test statique d'ADAS en utilisant Matlab/Simulink avec comme Exemple le lane centering system
- Simulation Model and Software in the loop et test dynamique d'ADAS en utilisant un environnement virtuel avec comme exemple le lane centering system
- Simulation et test Hardware in the loop du Lane Centering Assist en utilisant un banc de test

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Apports théoriques, illustrés par de nombreux retours d'expérience,
Utilisation de logiciels spécifiques : Environnement MatLab/Simulink, Environnement de roulage virtuel,
Hardware : Laptops/Cameras/RADARS/LIDARS/ Ultrasonic / GPS/ INS/ Maps / ECUs /TCUs / LCA bench test.

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.

Cette
formation
peut être aussi
dispensée en
Anglais



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2

ELECTRONIQUE / SYSTÈMES EMBARQUÉS - SYS

MACHINE LEARNING DANS LE DOMAINE AUTOMOBILE : APPROCHE ET FONDAMENTAUX

Public et pré-requis : La formation s'adresse aux ingénieurs système, ingénieurs bureau d'études et chefs de projets. Il est utile de posséder des notions sur les Intelligences artificielles, sur la programmation Python et / ou Matlab. Posséder des notions basiques d'algorithmique et de mathématiques (algèbre linéaire, logiques et probabilités constituent un plus).

Objectifs pédagogiques :

- Comprendre l'approche Machine Learning par rapport à l'approche « physique ».
- Connaître les principales applications dans le domaine automobile.
- Connaître les principaux algorithmes du Machine Learning sur la base d'outils existants.
- Mettre en œuvre des algorithmes du Machine Learning.
- Réaliser une prédiction sur un cas d'étude lié à l'automobile (ex. reconnaissance de panneau).

DURÉE DE LA FORMATION
3 jours (21 heures)

LIEU
En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS

Vincent JUDALET
Enseignant chercheur ESTACA.

Bertrand BARBEDETTE
Enseignant chercheur ESTACA.

PROGRAMME

1^{er} jour

- Introduction à la machine learning et ses applications dans le monde automobile
- Type d'apprentissage : supervisé, non supervisé, par renforcement
- Catégorie d'algorithme : classification, régression, clustering
- Exemples d'algorithme : Nearest neighbor, SVM, régressions linéaires, Réseaux de neurones,
- Introduction à un outil de programmation

2^{ème} jour

- Introduction à des bibliothèques dédiées aux machines learning
- Réalisation d'exercices basiques de classification, regression et clustering

3^{ème} jour

- Mise en application des algorithmes sur une application de reconnaissance de panneaux
- Mise en application des algorithmes pour une application véhicule autonome

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Alternance d'apports théoriques et d'applications pratiques, pour permettre une bonne compréhension des notions de bases. Illustration par des cas concrets et des exercices sur PC.

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2

ELECTRONIQUE / SYSTEMES EMBARQUÉS - SYS

ENVIRONNEMENT TECHNOLOGIQUE DES SYSTEMES EMBARQUÉS

Public et pré-requis : La formation s'adresse aux ingénieurs et techniciens supérieurs souhaitant approfondir leurs connaissances sur l'environnement technologique des systèmes embarqués à savoir les capteurs, les actionneurs et le lien avec les calculateurs.

Objectifs pédagogiques : A l'issue de la formation, le stagiaire sera capable de calibrer un capteur dans un environnement réel, de corriger les dérives des capteurs, de faire le bon choix des capteurs et des actionneurs selon l'application et le besoin et de concevoir un système qui répond à un cahier des charges.

DURÉE DE LA FORMATION

2 jours (14 heures)

LIEU

En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS

Rabia SEHAB
Enseignante chercheur
ESTACA.

PROGRAMME

Présenter des généralités sur les systèmes mécatroniques embarqués avec des exemples pratiques : Boite de vitesse robotisée (capteurs/calculateurs/ actionneurs) et autres.

Présenter les caractéristiques métrologiques des capteurs ainsi que l'étalonnage d'un capteur et la correction de ce dernier, sous l'effet des grandeurs d'influences (température, humidité, vibrations, champs magnétiques...)

Présenter les capteurs actifs avec les effets physiques utilisés dans leurs conceptions

Présenter les capteurs passifs et les conditionneurs

Etude de différentes familles de capteurs pour la mesure de différentes grandeurs physiques (position (vitesse), accélération, force, couple, pression, débit, courant ...).

Critères de sélection d'un capteur

Capteurs digitaux : codeurs absolus et encodeurs incrémentaux

Capteurs logiciels : Conception et Application

Capteurs spécifiques : Centrale inertielle et Lidar pour véhicules autonomes

Etudes des actionneurs du type rotatif et linéaire : technologies, principe de fonctionnement, étage de puissance, stratégies de commande et application dans le domaine du transport :

- Actionneurs électromécaniques
- Actionneurs mecano-mécaniques
- Actionneurs hydrauliques

Exercices d'application sur des capteurs industriels

Présentation d'exemples de systèmes dans le domaine du transport avec des capteurs/calculateurs/actionneurs/ charge mécanique.

Exercices d'application sur des systèmes de transport : Véhicules électriques, véhicules hybrides et véhicules autonomes.

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Apports théoriques, avec de nombreux exercices pratiques, études de cas et retours d'expériences.

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis, portant sur une étude de cas, avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2

ELECTRONIQUE / SYSTÈMES EMBARQUÉS - SYS

PRENDRE LA BONNE DÉCISION DANS LES SYSTÈMES COMPLEXES

Public et pré-requis : La formation s'adresse aux ingénieurs système, ingénieurs bureau d'études, chefs de projets. Il est utile de posséder des notions en mathématiques de base (variables, vecteur, matrice, algèbre, fonction). Des connaissances d'un langage informatique comme C/JAVA/ Python et des bonnes bases algorithmiques (tests, boucles, fonctions, choix des variables, API, fonctions) constituent un plus.

Objectifs pédagogiques :

- Connaître la notion d'optimisation issue de deux approches : la programmation mathématique (recherche opérationnelle) et la programmation par contrainte (algorithmique).
- Modéliser un problème sous la forme d'un problème de décision (variables, contraintes, objectifs), choisir la bonne approche de résolution.
- Avoir un panorama des méthodes et outils de résolution sous la forme d'une liste de problèmes types et leurs solutions.
- Connaître les principaux algorithmes selon les approches, mettre en œuvre un solveur permettant de résoudre un problème d'optimisation comme Excel ou CHOCO (JAVA) ou CPLEX.

DURÉE DE LA FORMATION

2 jours (14 heures)

LIEU

En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS

Patrick LESERF

Enseignant chercheur ESTACA.

PROGRAMME

Introduction générale à l'optimisation incluant des exemples d'application

- Définition générale d'un problème d'optimisation, exemples
- Notions de variables, contraintes, fonctions objectifs
- Recherche opérationnelle
- Complexité des algorithmes
- Problème multi-objectif, décision a priori et a posteriori, front de Paréto

Optimisation et programmation mathématique

- Problème mono-objectif, exemple
- Programmation linéaire simple, algorithme du simplexe,
- Exercices : Planification de production
- Lab. avec Excel.

Optimisation et programmation par contrainte

- Typologie de problèmes : Problèmes de satisfaction de contrainte (CSP), Mixed Integer Programming (MIP), problème SAT
- Contrainte en intension et en extension (globales)
- Méthodes de résolution : filtrage, Backtracking, MAC
- Variante d'un CSP pour l'optimisation mono-objectif (Niveau 1) et multi-objectif (Niveau 2)
- Exercice Niveau 1 : construire un comparatif entre plusieurs solveurs comme PyOpt, Labix, CHOCO, CPLEX et en choisir un pour résoudre deux problèmes donnés
- Lab : résoudre plusieurs problèmes simples avec CHOCO en JAVA : problème des huit reines, ordonnancement simple, bin packing. Comparer plusieurs algorithmes

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Connexion internet / Supports papier/ clefs USB.

Le cours alterne présentations, travaux de groupe et travaux pratiques (Lab) en binôme sur PC avec utilisation de solveur Excel, de solveur CHOCO (<http://www.choco-solver.org/>) et d'environnement de développement Eclipse/JAVA.

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.

ESTACA a bénéficié du Programme
d'Investissements d'Avenir



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2

ELECTRONIQUE / SYSTÈMES EMBARQUÉS - SYS

OPTIMISATION POUR LA PRISE DE DÉCISION DANS LES SYSTÈMES

Public et pré-requis : La formation s'adresse aux ingénieurs système, ingénieurs bureau d'études, chefs de projets. Il est utile de posséder des notions en mathématiques de base (variables, vecteur, matrice, algèbre, fonction). Des connaissances d'un langage informatique comme C/JAVA/ Python et des bonnes bases algorithmiques (tests, boucles, fonctions, choix des variables, API, fonctions) constituent un plus.

Objectifs pédagogiques :

- Connaître la notion d'optimisation issue de deux approches : la programmation mathématique (recherche opérationnelle) et la programmation par contrainte (algorithmique).
- Modéliser un problème sous la forme d'un problème de décision (variables, contraintes, objectifs), choisir la bonne approche de résolution.
- Avoir un panorama des méthodes et outils de résolution sous la forme d'une liste de problèmes types et leurs solutions.
- Connaître les principaux algorithmes selon les approches, mettre en œuvre un solveur permettant de résoudre un problème d'optimisation comme Excel ou CHOCO (JAVA) ou CPLEX.

DURÉE DE LA FORMATION
2 jours (14 heures)

LIEU
En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS

Patrick LESERF
Enseignant chercheur ESTACA.

PROGRAMME

Introduction générale à l'optimisation incluant des exemples d'application

- Définition générale d'un problème d'optimisation, exemples.
- Notions de variables, contraintes, fonctions objectifs.
- Recherche opérationnelle.
- Complexité des algorithmes.
- Problème multi-objectif, décision a priori et a posteriori, front de Paréto

Optimisation et programmation mathématique

- Problème mono-objectif, exemple
- Programmation linéaire simple, algorithme du simplexe,
- PLNE pour l'ordonnancement
- Théorie des graphes, application à l'ordonnancement (graphe PERT)
- Exercices : Ordonnancement
- Lab. avec Excel.

Optimisation et programmation par contrainte

- Typologie de problèmes : Problèmes de satisfaction de contrainte (CSP), Mixed Integer Programming (MIP), problème SAT
- contrainte en intension et en extension (globales)
- Méthodes de résolution : filtrage, Backtraking, MAC
- Variante d'un CSP pour l'optimisation mono-objectif et multi-objectif
- Lab : optimisation d'un ADAS : choix de composants et de niveaux de redondance pour optimiser le coût et la fiabilité du système, résolution avec CHOCO. Lien avec une approche MBSE (SysML)

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Connexion internet / Supports papier/ clefs USB.
Le cours alterne présentations, travaux de groupe et travaux pratiques (Lab) en binôme sur PC avec utilisation de solveur Excel, de solveur CHOCO (<http://www.choco-solver.org/>) et d'environnement de développement Eclipse/JAVA.

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.

ESTACA a bénéficié du Programme
d'Investissements d'Avenir



AÉRONAUTIQUE



LES FONDAMENTAUX

LES FONDAMENTAUX DE L'AÉRONAUTIQUE

Public et pré-requis : La formation s'adresse aux ingénieurs ou techniciens amenés à travailler au sein de l'industrie aéronautique, et désireux d'élargir leur domaine de connaissances dans ce milieu afin de s'en approprier les spécificités.

Objectifs pédagogiques : À l'issue de la formation, le/la stagiaire a renforcé ses connaissances en aéronautique au travers de l'exploration des principaux domaines d'activité de l'industrie aéronautique. Il/elle a acquis une bonne compréhension des principales technologies qui y sont utilisées et obtenu une meilleure vision du fonctionnement industriel.

En termes de compétences, il saura :

- Citer les principales catégories d'aéronefs et les principaux constructeurs aéronautiques.
- Décomposer, nommer et expliquer le rôle des principaux éléments d'un aéronef.
- Nommer et expliquer le rôle des principaux instruments de bord.
- Expliquer le rôle des différents organes d'un moteur.
- Différencier différentes architectures de moteurs.
- Expliquer le choix des matériaux utilisés dans la construction aéronautique.
- Expliquer les avantages/inconvénients des principales architectures aéronautiques.

DURÉE DE LA FORMATION
3 jours (21 heures)

LIEU
En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) et en distanciel

INTERVENANTS

Alan SALAÛN
Professeur d'architecture
des aéronefs à l'ESTACA,
aujourd'hui chargé d'affaires
Rafale à l'Atelier Industriel de
l'Aéronautique de Bretagne
(SIAé).

PROGRAMME

L'Histoire de l'aviation de 1782 à aujourd'hui

Les différentes catégories d'aéronefs civils et les principaux constructeurs

- Aviation générale
- Aviation de lignes
- Aviation d'Etat
- Les drones

Les principaux éléments d'un avion

- Voilure
- Empennages
- Fuselage
- Trains d'atterrissage

Le vol et les commandes de vol

- Principe de la sustentation
- Axes d'évolution d'un aéronef
- Les gouvernes et leurs effets primaires
- Les dispositifs hypersustentateurs

Les principaux instruments du tableau de bord

- Instruments gyroscopiques
- Instruments magnétiques
- Instruments anémo-barométriques
- Instruments de radio navigation

Les différents modes de propulsion

- Principe de l'hélice
- Turboréacteurs
- Turbomoteurs
- Turbopropulseurs

La structure d'un avion et les principaux matériaux utilisés

- Dimensionnement
- Justification (essais de tenue statique et de tenue en fatigue)
- Éléments structuraux et classification des pièces structurales
- Principaux matériaux utilisés (métalliques et composites)

L'exploitation opérationnelle

- Suivi en service (incidents, support en service)
- Contraintes techniques (certification, sécurité, maintenance, ...)
- Contraintes opérationnelles (bruit, risque aviaire, budget, personnel navigant, météo, ...)

Les principales architectures aéronautiques

- Avions transportant des passagers
- Avions transportant du fret
- Architectures futures

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Maquette et vidéos.

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.

POUR ALLER PLUS LOIN

L'ensemble des formations des thèmes :
« Architecture et structures aéronautiques, propulsion »
« Systèmes embarqués »
« Exploitation, maintenance, sécurité et réglementation »



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2

APPLICATIONS SPÉCIFIQUES - SPE

ÉCONOMIE DU DOMAINE AÉRONAUTIQUE

Public et pré-requis : Tous publics voulant acquérir une spécialisation dans les domaines de l'aéronautique ou ceux en relation avec le domaine aéronautique.

Objectifs pédagogiques : Faire découvrir les notions spécifiques de cette matière ayant trait ou étant en relation avec le domaine aéronautique.

DURÉE DE LA FORMATION

2 jours (14 heures)

LIEU

En présentiel sur
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou Laval (53) ou en
distanciel

INTERVENANTS

Mr. René ZANDERIGO
Ingénieur en aéronautique et
Master en Management ISAE
Supaéro - TSM Toulouse School
of Management. Actuellement
en poste chez AIRBUS.

PROGRAMME

Module économique

- Introduction : qu'est-ce qu'une entreprise ?
- Les caractéristiques d'une entreprise
 - Les principaux indicateurs
 - Les données de pilotage économique
- L'exemple d'un programme aéronautique
 - Les éléments nécessaires au lancement d'un programme
 - Définition : durée, segmentation, acteurs, worksharing
 - Les éléments de décision
- La maîtrise des coûts
 - L'approche en coûts globaux
 - Les facteurs dimensionnant d'un Programme aéronautique
 - Les méthodes d'évaluation des coûts
 - Les déclinaisons budgétaires
- Conclusion

Analyse de la valeur et contrôle des coûts : Financement d'un projet aéronautique

- Challenge
- Modélisation
- Echange d'information
- Analyse de la valeur
- Contrôle des coûts et gestion du risque
- Lancement d'un programme – Déclinaison des coûts sur un type d'avion commercial
- Définition des coûts

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Cours avec séances de questions/réponses.

SUIVI ET ÉVALUATION

Une séance de question réponse aura lieu en fin de formation pour vérifier l'acquisition des notions du cours par les stagiaires.



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2

APPLICATIONS SPÉCIFIQUES - SPE

ÉCO CONCEPTION

Public et pré-requis : Tous publics voulant acquérir une spécialisation dans les domaines de l'aéronautique ou ceux en relation avec le domaine aéronautique.

Objectifs pédagogiques : Faire découvrir les notions spécifiques de cette matière ayant trait ou étant en relation avec le domaine aéronautique.

DURÉE DE LA FORMATION

1 jour (7 heures)

LIEU

En présentiel sur
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou Laval (53) ou en
distanciel

INTERVENANTS

Mr. René ZANDERIGO
Ingénieur en aéronautique et
Master en Management ISAE
Supaéro - TSM Toulouse School
of Management. Actuellement
en poste chez AIRBUS.

PROGRAMME

Conception écologique

- Définition REACH
- Introduction
- Identification des exigences de l'environnement et des contraintes
- Conception d'un aéronef propre
- Une meilleure organisation de la chaîne d'approvisionnement
- Technologies plus propres et procédés de fabrication
- L'exploitation des aéronefs / d'optimisation des performances
- Optimisation de la fin de vie des avions
- Etude de cas

Fin de vie des avions

- Contexte
- Approche Boeing
 - Principales questions à prendre en considération
 - Chronologie des groupes de travail
- Approche Airbus
 - Phase d'enquête
 - La phase industrielle
 - Phase de diffusion
 - Enquête sur les pratiques actuelles
 - La décision d'Airbus
 - Participation actuelle d'Airbus
 - Caractéristiques du marché
- Partenariat de base

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Cours avec séances de questions/réponses.

SUIVI ET ÉVALUATION

Une séance de question réponse aura lieu en fin de formation pour vérifier l'acquisition des notions du cours par les stagiaires.



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2

ARCHITECTURE ET STRUCTURES AÉRONAUTIQUES, PROPULSION

ARCHITECTURE DES AÉRONEFS À VOILURE FIXE

Public et pré-requis : La formation s'adresse aux ingénieurs ou techniciens supérieurs qui souhaitent comprendre les choix architecturaux d'appareils existants et qui souhaitent être conscients des interdépendances entre les principaux éléments d'un aéronef.

Objectifs pédagogiques : A l'issue de la formation, le/la stagiaire connaît les principales architectures des aéronefs à voilure fixe (civils et militaires) associées à leur environnement opérationnel. Il/elle a acquis une bonne compréhension des grands principes de conception (calcul de la marge statique, équilibrage et stabilité). En termes de compétences, il saura :

- Décomposer, nommer et expliquer le rôle des principaux éléments d'un aéronef.
- Différencier et expliquer les avantages/inconvénients des principales architectures aéronautiques.
- Expliquer la stabilité d'un aéronef et le calcul de la marge statique.
- Expliquer le choix d'une architecture.
- Différencier la justification de la tenue en statique et en fatigue.
- Expliquer le choix des matériaux utilisés dans la construction aéronautique.
- Lister et expliquer l'intérêt des principaux circuits embarqués.

DURÉE DE LA FORMATION

2 jours (14 heures)

LIEU

En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS

Alan SALAÛN

Professeur d'architecture
des aéronefs à l'ESTACA,
aujourd'hui chargé d'affaires
Rafale à l'Atelier Industriel de
l'Aéronautique de Bretagne
(SIAé).

PROGRAMME

Analyse fonctionnelle et spécifications

Architectures actuelles et futures

- Transport de passagers
- Transport de fret
- Diagramme payload/range

Processus de conception

- Centre de gravité
- Devis de masse
- Marge statique

Aérodynamique appliquée

- Contrôle de l'appareil
- Equilibrage et stabilité
- Comportement et performances

Structure et principaux matériaux utilisés

- Dimensionnement
- Justification
- Eléments structuraux
- Principaux matériaux utilisés (métalliques et composites)

Choix d'une architecture et aménagement

- Contraintes réglementaires
- Cabine et fuselage
- Voilure
- Trains d'atterrissage
- Moteurs

Circuits embarqués

- Carburant
- Conditionnement d'air
- Electricité
- Hydraulique
- Autres...

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Etude de cas.

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.

POUR ALLER PLUS LOIN

Structures aéronautiques : matériaux et dimensionnement
Matériaux composites à matrice organique



STRUCTURES AÉRONAUTIQUES : MATÉRIAUX ET DIMENSIONNEMENT

Public et pré-requis : La formation s'adresse aux ingénieurs ou techniciens supérieurs impliqués en conception ou justification de structures.

Objectifs pédagogiques : A l'issue de la formation, le stagiaire connaît les principaux matériaux métalliques et non métalliques utilisés en aéronautique, leurs caractéristiques ainsi que les principales méthodes de dimensionnement en statique et en fatigue. Des critères de choix technico-économiques entre les différents matériaux sont donnés. Les méthodes de fabrication et de contrôle sont aussi abordées ainsi que les différents types d'essais.

DURÉE DE LA FORMATION
2 jours (14 heures)

LIEU
En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS

Arnaud KNEIB
Ingénieur Sup'Aéro
Ancien responsable de
Départements techniques et
industriels à Airbus Helicopters
et Airbus Defense and Space
Professeur en écoles
d'ingénieurs.

PROGRAMME

Découverte des éléments structuraux

- Aile – fuselage – train d'atterrissage
- Cadres-longerons-lisses-revêtement

Les matériaux

- Principaux matériaux (les métaux et leurs alliages, les composites)
- Principales paramètres descriptifs d'un matériau
- Caractéristiques comparées métaux-composites

Les méthodes de dimensionnement

- Dimensionnement statique (charges sûres, limite, extrêmes, coefficient de sécurité)
- Critères de rupture
- Dimensionnement en fatigue (courbes de Wöhler, charges statiques+dynamiques,règle de Miner)
- Fluage
- Tolérance aux dommages

Contraintes d'environnement et solutions technologiques

- Echauffement thermo-cinétique
- Foudre
- Givre
- Pressurisation
- Erosion
- Corrosion

Critères de choix technico-économiques

- Notion de taux d'échange

Procédés de fabrication et contrôle

- Métaux (fonderie, formage, usinage)
- Composites (drapage, bobinage, injection (RTM), polymérisation)
- Principales techniques de contrôles non destructifs (CND)

Essais

- Analyse statistique
- Sur éprouvettes
- Sur pièces
- Statiques, en fatigue, en tolérance aux dommages

Exemples de structures aéronautiques (A380, A350, A400M etc...)

- Structures métalliques - composites

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Les développements théoriques sont illustrés d'étude de cas et d'exercices.

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2

APPLICATIONS SPÉCIFIQUES - SPE

LES DRONES : TECHNOLOGIES ET SÉCURITÉ

Public et pré-requis : La formation s'adresse aux ingénieurs et techniciens désirants acquérir un premier aperçu du domaine des drones.

Objectifs pédagogiques : Cette formation permettra à des personnes intervenant pour la première fois dans le domaine des drones de cerner le contenu et la problématique de ce nouveau système aérien ainsi que les domaines applicatifs.

DURÉE DE LA FORMATION
1 jour (7 heures)

LIEU
En présentiel
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS
Joël GALLE
Responsable Maintenance
Aéronautique à SECA
Automatismes.

PROGRAMME

Présentation

- Qu'est ce qu'un drone ?
- Historique
- Notion de système de drone

Missions

- Recensement des missions
- Aspects opérationnels
- Contexte utilisateur

Segmentation du domaine

- Catégories de drones
- Classification par usage
- Avantages et limitations

Circulation aérienne

- Météorologie et aérologie
- Altimétrie
- Aéronef et mécanique du vol
- Navigation, règles de sécurité à respecter

Technologie

- Décomposition fonctionnelle d'un système de drone
- Architecture des principaux composants

Sécurité

- Certification
- Réglementation aérienne
- Automatisation et fiabilité
- Insertion dans la circulation aérienne
- Facteurs humains et sécurité du vol
- Législation Française et cadre réglementaire
- Explication du MAP (Manuel d'Activité Particulière) et du dossier technique
- Aspect sécurité au sol, scénario S1 à S4

Utilisation et entretien des matériels

- Initiation à la technique et aux réglages des différents systèmes embarqués
- Maintenance et notions électroniques

Les acteurs du domaine

- Acteurs industriels
- Monde de la recherche

Conclusion et perspectives

- Futures applications
- Voies d'innovation

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Etudes de cas, exercices appliqués.

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2

ARCHITECTURE ET STRUCTURES AÉRONAUTIQUES, PROPULSION

ENSEMBLES PROPULSIFS AÉRONAUTIQUES

Public et pré-requis : La formation s'adresse aux ingénieurs ou techniciens supérieurs concernés par les principes des systèmes consacrés au fonctionnement et la surveillance d'un ensemble propulsif aéronautique, tel un turboréacteur.

Objectifs pédagogiques : A l'issue de la formation, le stagiaire maîtrise les fonctions et les composants mis en œuvre au sein des systèmes dédiés à un ensemble propulsif aéronautique de type turboréacteur (turbofan) équipant des avions de ligne (A320 ou Boeing 737). Une description des principes de fonctionnement est proposée, et les aspects de certification sont couverts.

DURÉE DE LA FORMATION

1 jour (7 heures)

LIEU

En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS

Pascal THALIN

Docteur-Ingénieur, Chairman
du Comité de Pilotage
de l'Avion Electrique de
SAE International. 20 ans
d'expérience aéronautique
acquise chez Airbus, Safran et
Thales en systèmes électriques,
avioniques et propulsifs.
Professeur à l'ESTACA pour la
Formation Continue.
Auteur du livre « *Fundamentals
of Electric Aircraft* » publié par
SAE International.

PROGRAMME

Systèmes dédiés à un turboréacteur (A320)

- Introduction
- Contrôle Moteur
- Capteurs
- Harnais Electriques
- Système de Démarrage
- Circuit Carburant
- Gestion de Puissance et de Régulation du Circuit Carburant
- Refroidissement et Lubrification
- Circuit d'Huile
- Module Hydromécanique
- Vannes et fonctions
- Inverseur de Poussée
- Surveillances des paramètres et Affichage
- Interface avec l'avion
- Certification, Navigabilité et Règlement

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Illustrations des principes, schémas fonctionnels et images.

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2

ARCHITECTURE ET STRUCTURES AÉRONAUTIQUES, PROPULSION

AÉRONEF ÉLECTRIQUE

Public et pré-requis : La formation s'adresse aux ingénieurs ou techniciens supérieurs concernés par l'électrification des systèmes et des ensembles propulsifs, que ce soit pour des développements incrémentaux en partant d'aéronefs existants, ou en vue d'une conception totalement nouvelle de l'aéronef. Les enjeux, les challenges et les facteurs clés de succès dans ce domaine sont développés, que ce soit pour les aéronefs à voilure fixe ou à décollage et atterrissage verticaux.

Objectifs pédagogiques : A l'issue de la formation, le stagiaire possède les connaissances des architectures, composants et technologies nécessaires pour l'électrification des systèmes et des ensembles propulsifs aéronautiques. Les facteurs clés de succès, les avantages et difficultés de réalisation font partie de la présentation.

DURÉE DE LA FORMATION

2 jours (14 heures)

LIEU

En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS

Pascal THALIN

Docteur-Ingénieur, Chairman
du Comité de Pilotage
de l'Avion Electrique de
SAE International. 20 ans
d'expérience aéronautique
acquise chez Airbus, Safran et
Thales en systèmes électriques,
avioniques et propulsifs.
Professeur à l'ESTACA pour la
Formation Continue.
Auteur du livre « *Fundamentals
of Electric Aircraft* » publié par
SAE International.

PROGRAMME

Introduction

Enjeux économiques et écologiques de l'électrification des aéronefs

Avantages de l'électrification, les challenges et les facteurs clés de succès

Evolution de la part « électrique » des aéronefs

- Besoins d'énergie électrique
- Systèmes concernés

Electrification des systèmes aéronautiques

- Architectures des Avions « Plus Électriques » en service (Boeing 787 et A350 XWB)
- Architectures pour les avions du futur
- Systèmes, Composants et Technologies

Electrification de la Propulsion

- Architecture et principes de fonctionnement
 - Propulsion Hybride
 - Propulsion Electrique
- Composants clés
 - Machines Electriques
 - Electronique de Puissance
 - Stockage d'Energie (Batteries, Piles à Combustible)
 - Technologies

Etudes de cas (Mobilité Urbaine, Avions court et long courrier)

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Illustrations des principes, architectures, schémas fonctionnels et analyses comparatives.

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2

SYSTÈMES EMBARQUÉS - SYS

ÉLECTRIFICATION DE L'AVION COMMERCIAL

Public et pré-requis : La formation s'adresse aux chercheurs, ingénieurs et techniciens supérieurs qui souhaitent développer leurs connaissances sur les réseaux embarqués dans un avion et les travaux de recherche sur l'électrification de l'avion commercial. Elle est adaptée pour les personnes qui seront amenées à travailler sur l'avion du futur.

Objectifs pédagogiques : A l'issue de la formation, le stagiaire connaît les différentes architectures des réseaux embarqués et l'évolution future de ces réseaux, les actionneurs utilisés dans le cadre de l'électrification de l'avion. Il a aussi connaissance des travaux de recherche sur l'électrification de l'avion commercial et de la place de l'énergie renouvelable, et des nouvelles technologies de stockage dans cette évolution de l'avion.

DURÉE DE LA FORMATION

2 jours (14 heures)

LIEU

En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS

Nassim RIZOUG

Enseignant Chercheur du
laboratoire ESTACA'LAB
de l'ESTACA.

PROGRAMME

1^{er} jour : (réduction de la consommation énergétique et réseau électrique embarqué)

Réduction de la consommation d'un avion commercial

- Problématique
- Solutions possibles

Evolution du réseau embarqué dans un avion commercial)

- Présentation du réseau embarqué A320 (architecture, convertisseurs, transfo, génératrice, stockage,...)
- Présentation du réseau embarqué A380 (architecture, convertisseurs, transfo, génératrice, stockage,...)
- Les composants électriques du réseau embarqué (de la production à la charge)
- Les actionneurs utilisés pour gouverner l'avion commercial (technologies et principes)

2^{ème} jour : (solutions technologiques pour l'avion du futur)

Vers l'électrification de l'avion (travaux de recherche)

- Suppression du Bleed (bleedless)
- Réseau HVDC
- Inverseur électrique
- Traction électrique au sol
- La RAT avec supercondensateur
- Mutualisation de l'électronique de puissance
- Utilisation de la pile à combustible
- Electrification des actionneurs

Utilisation des nouvelles technologies des systèmes de stockage dans le domaine aéronautique

- Nouvelles technologies de batterie (caractéristiques, potentiel, modélisation)
- Supercondensateurs (caractéristiques, potentiel, modélisation)
- Pile à combustible (caractéristiques, potentiel, modélisation)

Potentiel du photovoltaïque (caractéristiques, modélisation)

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Simulateur (Matlab-Simulink), TP, exercices, ...

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2

SYSTÈMES EMBARQUÉS - SYS

CIRCUITS ET SYSTÈMES DE BORD : TECHNOLOGIES

Public et pré-requis : La formation s'adresse aux ingénieurs ou techniciens supérieurs désireux d'approfondir leurs connaissances sur les circuits et systèmes de bord.

Objectifs pédagogiques : A l'issue de la formation, le stagiaire maîtrise les principaux circuits et systèmes embarqués sur un avion de ligne moderne (A320) à commandes de vol électriques. Il comprend leur fonctionnement en mode normal, dégradé et secours.

DURÉE DE LA FORMATION
3 jours (21 heures)

LIEU
En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS

Jean-Elie MEHAL
Pilote sur A320, instructeur
systèmes A320 et ATR72-500,
docteur en mécanique des
fluides (ENSAM Paris).

PROGRAMME

Circuits et systèmes étudiés

- Circuit hydraulique
- Circuit de carburant
- Circuit électrique
- Circuit d'air conditionné
- Circuit de prélèvement d'air
- Circuit d'oxygène (équipage et passagers)
- Circuit de pressurisation
- Systèmes de navigation (FMS, IRS, GPS)
- Systèmes de sécurité et de protection (GPWS, TCAS)

Pour chaque circuit et système

- Etude des éléments du circuit ou système
- Schémas, code de couleur et symboles associés (ECAM)
- Philosophie des constructeurs
- Interfaces
- Types de panne
- Mode d'utilisation : normale, dégradé et secours
- Impacts sur le comportement de l'aéronef et sur ses performances en cas de panne,
- Fonctionnement du Flight Warning computer (FWC)
- Présentation ECAM et check-lists

Utilisation pratique des circuits et systèmes lors d'un vol

- Mise en œuvre des circuits et systèmes
- Logique des circuits et systèmes

Synthèse des connaissances acquises

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Exemples : Simulateur, étude de cas, TP, maquette, pièces démonstratives, exercices, ...

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.

POUR ALLER PLUS LOIN

Electrification de l'avion commercial
Circuits et systèmes de bord : simulation de pannes
Systèmes avioniques



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2

SYSTÈMES EMBARQUÉS - SYS

PROPULSION

Public et pré-requis : Tous publics voulant acquérir une spécialisation dans les domaines de l'aéronautique ou ceux en relation avec le domaine aéronautique.

Objectifs pédagogiques : Faire découvrir les notions spécifiques de cette matière ayant trait ou étant en relation avec le domaine aéronautique.

DURÉE DE LA FORMATION

3 jours (21 heures)

LIEU

En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou Laval (53) ou en
distanciel

INTERVENANTS

Mr. René ZANDERIGO
Ingénieur en aéronautique et
Master en Management ISAE
Supaéro - TSM Toulouse School
of Management. Actuellement
en poste chez AIRBUS.

PROGRAMME

Propulsion
Certification et Suivi de navigabilité des moteurs
Description des systèmes propulsifs

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Cours avec séances de questions/réponses.

SUIVI ET ÉVALUATION

Une séance de question réponse aura lieu en fin de formation pour vérifier l'acquisition des notions du cours par les stagiaires.



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2

SYSTÈMES EMBARQUÉS - SYS

CIRCUITS ET SYSTÈMES DE BORD : SIMULATION DE PANNES

Public et pré-requis : La formation s'adresse aux ingénieurs et techniciens supérieurs qui souhaitent développer leurs connaissances sur le fonctionnement global d'un aéronef, au travers des pannes de la plus simple aux pannes les plus complexes.

Objectifs pédagogiques : A l'issue de la formation, le stagiaire est familiarisé avec le fonctionnement des différents Circuits et systèmes d'un aéronef du type Airbus A320. Il sera capable de comprendre la logique des systèmes et la philosophie du traitement des pannes.

DURÉE DE LA FORMATION
3 jours (21 heures)

LIEU
En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS

Jean-Elie MEHAL,
Pilote sur A320, instructeur
systèmes A320 et ATR72-500,
docteur en mécanique des
fluides (ENSAM Paris).

PROGRAMME

Présentation générale

- Présentation des principaux systèmes et circuits d'un aéronef
- Architecture des systèmes et circuits
- Redondance des calculateurs et des alimentations. Présentation du poste et du panneau supérieur
- Logique des ECAM
- Etude du calculateur Flight Warning Computer (FWC)

Les pannes simples des systèmes et circuits

Les doubles pannes (pannes complexes)

Liaisons avec les différents calculateurs et systèmes

- Impacts sur la Minimum Equipment List (MEL) et les performances – Procédures opérationnelles.

Synthèse

- Simulation de pannes sur un simulateur (Région parisienne, Toulouse, Grenoble, Aubagne)

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Simulateur fixe A320, logiciels de simulation, étude de cas, exercices, photos.

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.

POUR ALLER PLUS LOIN

Electrification de l'avion commercial
Circuits et systèmes de bord : technologies
Systèmes avioniques



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2

SYSTÈMES EMBARQUÉS - SYS

SYSTÈMES AVIONIQUES

Public et pré-requis : La formation s'adresse aux ingénieurs et techniciens supérieurs qui doivent appréhender les principes généraux des systèmes avioniques. Un éventuel complément de spécialisation sur certains systèmes complexes (A/P, FMS) pourra être envisagé ultérieurement.

Objectifs pédagogiques : Cette formation s'adresse aux personnes désireuses d'obtenir une vision globale de l'avionique en général. **La formation s'appuie sur l'avionique de l'Airbus A320.**

A l'issue de la formation, le stagiaire connaît les principales fonctions avioniques et les principaux types d'architectures. L'approche Equipement met en relief les aspects techniques généraux liés aux fonctions avioniques, et considérés dans le contexte de la conduite du vol. Elle prend également en compte les contraintes réglementaires et opérationnelles.

DURÉE DE LA FORMATION

4 jours (28 heures)

LIEU

En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS

Jean-Elie MEHAL

Pilote sur A320, instructeur
systèmes A320 et ATR72-500,
docteur en mécanique des
fluides (ENSAM Paris).

PROGRAMME

Les systèmes dans l'avion

- Principales fonctions Avioniques
- Contexte général de la Conduite du vol

Différentes architectures avioniques

- Evolution vers l'avionique modulaire intégrée

Fonctions principales et équipements associés

- La navigation
 - systèmes anémométriques
 - systèmes inertiels
 - radionavigation classique (VOR, DME)
 - aides satellitaires à la navigation, GPS, D-GPS
- La communication
 - les antennes
 - les transmissions (la voix, les données)
 - aides satellitaires à la communication
- La surveillance
 - TCAS
 - GPWS
 - EGPWS
- La Commande Automatique du Vol
 - A/P
 - Fly by wire
 - directeur de Vol
 - le FMS
- La maintenance intégrée
 - principe général
- Les systèmes «non protégés»
 - passagers et compagnie (IFE, AOC)
 - le contexte FANS/ATM (système de navigation aérienne)

La formation dispensée se termine par une simulation d'un vol court courrier montrant l'interaction entre les différents systèmes à bord d'un poste de pilotage, à savoir, le FMS, le pilote automatique, le directeur de vol, et les EFIS.

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Exemples : Power points, vidéos, photos, logiciels de simulation, exercices.

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2

EXPLOITATION, MAINTENANCE, SÉCURITÉ ET RÉGLEMENTATION

SYSTÈMES DE GESTION DE LA SÉCURITÉ : PRINCIPES DU SGS

Public et pré-requis : La formation s'adresse aux managers, personnels des fonctions qualité et support, en charge du SGS, acteurs de première ligne des fournisseurs de services du transport aérien.

Objectifs pédagogiques : Afin d'assurer un niveau de sécurité satisfaisant pour l'ensemble des fournisseurs de services du transport aérien (compagnies aériennes, organismes de maintenance ou d'entretien aéronautiques, aéroports, organismes de contrôle aérien, organismes d'assistance au sol...), l'autorité française qu'est la DGAC introduit une exigence sur la mise en place des Systèmes de Gestion de la Sécurité (SGS).

DURÉE DE LA FORMATION

2 jours (14 heures)

LIEU

En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS

Joël GALLE
Responsable Maintenance
Aéronautique à SECA
Automatismes.

PROGRAMME

SGS et Programme de sécurité de l'état

Exigences réglementaires

Principes de gestion de la sécurité

Politique de sécurité et les objectifs de sécurité de l'entreprise

Rôle des professionnels de terrains dans le fonctionnement du SGS

Les responsabilités de la direction

- Allocation des ressources
- Structure fonctionnelle du SGS
- Tâches du SGS
- Plan de formation et de communication
- Mise en œuvre du SGS

Culture de sécurité au sein de l'entreprise

Méthodologie de gestion des risques

- Identification des dangers (description du système, analyse des tâches, observations opérationnelles, taxonomie)
- Evaluation des risques (principes et méthodologie)
- Cartographie des risques
- Contrôle des risques (principes, ALARP, modèles SHELL, 5M, boucle de contrôle)

Méthodologie d'assurance de la qualité

- Mesure de la sécurité et indicateurs
- Sources de données sécuritaires (systèmes à déclaration, rapports, audits, analyses, sondages)
- Gestion de l'assurance de la sécurité
- Culture du compte rendu
- Gestion du changement
- Amélioration continue de la sécurité

Analyse des événements et méthodologie d'investigation

- 5M
- Diagramme Fishbone
- Arbre des causes
- Modèle de Reason
- Techniques d'entretien post événement

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session



MÉTHODOLOGIE DE RECHERCHE DE PANNE

Public et pré-requis : La formation s'adresse aux ingénieurs ou techniciens supérieurs souhaitant se former aux techniques de recherche de panne.

Objectifs pédagogiques : A l'issue de la formation, le stagiaire pourra effectuer avec méthode des interventions de maintenance de façon à optimiser la disponibilité des équipements.

DURÉE DE LA FORMATION
3 jours (21 heures)

LIEU
En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS

Joël GALLE
Responsable Maintenance
Aéronautique à SECA
Automatismes.

PROGRAMME

Identifier et caractériser le dysfonctionnement

- Caractéristiques de la défaillance
- Les faits constatés
- Analyse descriptive (QQOQCC)
- Localisation de la défaillance
- Associer la défaillance à une étape d'un procédé, d'un traitement
- Associer la défaillance à une fonction, à un sous-ensemble
- Identification de la défaillance

Organiser et structurer les informations recueillies de façon à pouvoir

- Les archiver (Historique,...)
- Les transmettre (DI, OT, suivi de panne,...)

Isoler la cause du dysfonctionnement

- Analyse de fonction défaillante
- Découpage structurel
- Approche méthodique (Fonction, ensemble, sous-ensemble)
- Exploitation de la documentation
- Dossier technique
- Dossier de maintenance
- Dossier historique
- Diagnostic
- Logigramme de diagnostic
- 5 M
- 5 pourquoi
- Arbre des causes
- Tables effets/causes/remèdes
- Décision
- Criticité
- Réparer/Dépanner/Transférer

Préparer l'intervention - Préparation des ressources

- Humaines
- Compétences, temps d'intervention
- Matérielles
- Outillages, appareils de mesure
- Pièces de rechange
- Documentaires
- Plans, schémas
- Historique
- Rédaction d'un mode opératoire
- Structure documentaire
- Description des ressources
- Ordonnancement des opérations
- Requalification des équipements
- Instructions spécifiques (Sécurité, contrôle)

Mettre en œuvre les moyens adaptés

- Action de maintenance
- Préparation des moyens
- Consignation
- Démontage
- Expertise
- Remplacement
- Remontage
- Requalification
- Rangement

Rendre compte

- Structure du dossier historique
- Horodatage (disponibilité, maintenabilité,...)
- Localisation (fonction, sous-ensemble,...)
- Type d'intervention (correctif, préventif,...)
- Diagnostic (effet, cause)
- MAO
- Aide au diagnostic (capacité de trie)
- Aide à la décision (Pareto,...)
- Amélioratif

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Etudes de cas, exercices appliqués.

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2

RÉGLEMENTATION EASA PART 145

Public et pré-requis : La formation s'adresse aux ingénieurs ou techniciens supérieurs ; aux dirigeants responsables, responsables techniques, responsables qualité, auditeurs qualité et autres intervenants dans un atelier d'entretien d'aéronefs ou d'éléments d'aéronefs.

Objectifs pédagogiques : A l'issue de la formation, le stagiaire connaîtra les exigences du règlement européen PART 145 et les modalités d'application qui permettent la délivrance et le renouvellement de l'agrément des ateliers d'entretien d'aéronefs et de composants. Il doit être capable de s'impliquer dans une organisation de maintenance.

DURÉE DE LA FORMATION

1 jour (7 heures)

LIEU

En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS

Joël GALLE
Responsable Maintenance
Aéronautique à SECA
Automatismes.

PROGRAMME

Vue générale des règlements européens

Le règlement 2042/2003 Part 145

- Présentation détaillée
- Définition
- Exigences
- AMC

Manuel de spécification d'organisme d'entretien (MOE)

- Présentation du document
- Objectifs
- Procédures

Notions de responsabilités liées à l'APRS d'un aéronef et de composants soumis à l'EASA Form 1

Contrôle des connaissances acquises

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Exemples d'applications de cas d'entreprises de différents métiers et tailles.



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2

EXPLOITATION, MAINTENANCE, SÉCURITÉ ET RÉGLEMENTATION

INTRODUCTION À MSG 3 ET RCM

Public et pré-requis : Cette formation s'adresse aux ingénieurs, techniciens et opérateurs du monde aéronautique, chargés de conduire ou de participer au développement ou à l'optimisation d'un plan de maintenance préventif selon le processus MSG 3 / S4000M. Les stagiaires devront avoir une connaissance initiale des bases de la Sûreté de Fonctionnement.

Prérequis souhaités : stage « Initiation à la sûreté de fonctionnement FMDS/RAMS ».

Objectifs pédagogiques :

- Connaître le plan de maintenance programmée ou le plan de maintenance préventive optimisé d'un produit est un des facteurs de succès des industriels et opérateurs dans le monde aéronautique et de la défense.
- Appliquer la méthode MSG3 & S4000M afin d'appréhender et de conduire une analyse MSG3 ou RCM (Reliability Centered Maintenance).

DURÉE DE LA FORMATION

2 jours (14 heures)

LIEU

En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS

Philippe BROCHAIN

possède une solide expérience à l'étranger (Europe et Amérique du Nord, 12 ans) et une solide expertise reconnue dans le domaine RAMS, ILS et Certification (Aéronautique et Spatial, AIRBUS, BOMBARDIER, ESA, EC) depuis près de 20 ans.

Il intervient dans le cycle de formation standard et continue auprès de Supaéro, INSA, ENAC et London University.

PROGRAMME

Ingénierie de maintenance

- Concept de maintenance
- Maintenance préventive et maintenance corrective
- On condition maintenance

Processus MSG-3 et RCM

- Historique
- Concept normatif, objectif
- PPH
- MRB
- MPD
- CMR

Processus Systèmes

- Familiarisation au développement MSG3, MSI...

Processus Structure

- Familiarisation au développement MSG3, SSI...

Processus Zonal

- Familiarisation au développement MSG3 Zonal

Étude de cas MSG3 Systèmes

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Etude de cas et exercices.

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.

POUR ALLER PLUS LOIN

Sûreté de fonctionnement (SDF / FMDS / RAMS)
Soutien Logistique Intégré



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2

EXPLOITATION, MAINTENANCE, SÉCURITÉ ET RÉGLEMENTATION

MAINTENANCE PRÉDICTIVE

Public et pré-requis : La formation s'adresse aux ingénieurs, techniciens supérieurs et managers aéronautiques, intervenant dans la maintenance d'équipements ou d'éléments structuraux, chez les fabricants d'avions et leurs équipementiers. Elle s'adresse également à ceux qui travaillent en exploitation ou maintenance des avions au sein de compagnies aériennes. De plus, elle correspond aux besoins de formation des cadres et techniciens des entreprises de maintenance aéronautique.

Objectifs pédagogiques : La Maintenance Prédicte (ou Prévisionnelle) des équipements et structures permet l'évaluation de leur intégrité et des prévisions sur leur durée opérationnelle restante. En s'appuyant sur des analyses, et grâce à des aides décisionnelles, elle permet l'optimisation des interventions de maintenance. Cela conduit à une réduction des coûts de maintenance tout en garantissant une meilleure disponibilité des avions. A l'issue de la formation, le stagiaire possède les connaissances sur la Maintenance Prédicte qui portent sur les principes et les techniques d'acquisition de données, les méthodes et outils permettant leur exploitation, ainsi que les analyses permettant l'aide décisionnelle pour l'optimisation de la maintenance. Les avantages opérationnels et économiques sont traités au travers d'applications concrètes.

DURÉE DE LA FORMATION
2 jours (14 heures)

LIEU
En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS

Pascal THALIN
Docteur-Ingénieur, Chairman
du Comité de Pilotage
de l'Avion Electrique de
SAE International. 20 ans
d'expérience aéronautique
acquise chez Airbus, Safran et
Thales en systèmes électriques,
avioniques et propulsifs.
Professeur à l'ESTACA pour la
Formation Continue.
Auteur du livre « *Fundamentals
of Electric Aircraft* » publié par
SAE International.

PROGRAMME

Introduction à la Maintenance Prédicte

Principes de fonctionnement

Capturs, acquisition et traitement de données

Différences et complémentarités avec la maintenance classique
Conception d'un système de Maintenance Prédicte

- Outils de conception
- Analyses
- Couverture
- Modèles
- Algorithmes
- Modèles économiques

Stratégies d'optimisation de la maintenance grâce à la Maintenance Prédicte

Aspects économiques
• Bilan économique (coût/gain)
• Business Case

Etudes de cas techniques et économiques :
• Structure avion
• Propulsion
• Actionneur

Avantages opérationnels et économiques de la Maintenance Prédicte

Aspects Réglementaires

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Illustrations des principes, architectures au travers de schémas fonctionnels et images.
Etudes de cas techniques et économiques.

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2

EXPLOITATION, MAINTENANCE, SÉCURITÉ ET RÉGLEMENTATION

MANAGEMENT DE PROJET AÉRONAUTIQUE

Public et pré-requis : Tous publics voulant acquérir une spécialisation dans les domaines de l'aéronautique ou ceux en relation avec le domaine aéronautique.

Objectifs pédagogiques : Faire découvrir les notions spécifiques de cette matière ayant trait ou étant en relation avec le domaine aéronautique.

DURÉE DE LA FORMATION

1 jour (7 heures)

LIEU

En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou Laval (53) ou
distanciel

INTERVENANTS

Mr. René ZANDERIGO

Ingénieur en aéronautique,
Master en Management ISAE
Supaéro - TSM Toulouse School
of Management. Actuellement
en poste chez AIRBUS.

PROGRAMME

Management de projet

- Les concepts de base et les enjeux
- L'organisation et les projets
- Les processus du management de projet
- Le démarrage du projet
- Le management des exigences
- La réunion de lancement
- La structuration du projet
- Les objectifs et principes du plan projet
- Le management des délais
- Le management des risques
- Le management de l'information
- Le management des hommes
- Le retour d'expérience Concurrent engineering – Extended entreprise
 - Définition
 - Processus en ingénierie
 - Ingénierie simultanée
 - Entreprise étendue

Configuration management – V&V process

- Introduction
- Suivi des mises à jour
- Processus
 - Projet/CM Processus
 - Processus V & V
 - Planning CM pour les systèmes
 - Lien entre avion systems et équipements
- Généralités
 - Définitions
 - Revues
 - Phase d'avancement pour les Systèmes et les Equipements
- Concepts
 - Cadre général
 - Processus des exigences
 - Bases de la configuration
 - Document d'indexation de la configuration des systèmes
 - Structure produit
 - Complétude des Systèmes
 - Déviation - non conformités
- Exemple de processus de revues de développement

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Cours avec séances de questions/réponses.

SUIVI ET ÉVALUATION

Une séance de question réponse aura lieu en fin de formation pour vérifier l'acquisition des notions du cours par les stagiaires.



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2

NEW

EXPLOITATION, MAINTENANCE, SÉCURITÉ ET RÉGLEMENTATION

DESCRIPTION TECHNIQUE PAR CHAPITRE ATA - ESSAIS EN VOL - CERTIFICATION

Public et pré-requis : Tous publics voulant acquérir une spécialisation dans les domaines de l'aéronautique ou ceux en relation avec le domaine aéronautique.

Objectifs pédagogiques : Faire découvrir les notions spécifiques de cette matière ayant trait ou étant en relation avec le domaine aéronautique.

DURÉE DE LA FORMATION
2 jours (14 heures)

LIEU
En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou Laval (53) ou
distanciel

INTERVENANTS

Mr. René ZANDERIGO
Ingénieur en aéronautique,
Master en Management ISAE
Supaéro - TSM Toulouse School
of Management. Actuellement
en poste chez AIRBUS.

PROGRAMME

Aircraft Technical Description

- Introduction
- Design and Manufacture
- Payload accommodation
- Airport operations
- Performance
- Environmental Control System – ATA 21
- Auto-flight system – ATA 22
- Communication – ATA 23
- Electrical system – ATA 24
- Flight deck – ATA 25
- Fire protection – ATA 26
- Flight controls – ATA 27
- Fuel system – ATA 28
- Hydraulic system – ATA 29
- Ice and rain protection system – ATA 30
- Indicating / Recording systems – ATA 31
- Landing gears – ATA 32
- Lighting system – ATA 33
- Navigation – ATA 34
- Oxygen – ATA 35
- Pneumatic system – ATA 36
- Water / waste system – ATA 38
- Integrated Modular Avionics/ Avionics Data
Communication Network – ATA 42
- Cabin management system – ATA 44
- On-board maintenance system (OMS) – ATA 45
- On-board information system (OIS) – ATA 46
- Fuel tank inerting system – ATA 47
- Auxiliary power unit (APU) – ATA 49
- Structure - ATA 50 series
- Propulsion system – ATA 70 series

Aircraft flight test

- General
- Civil aircraft flight test
- Military aircraft flight test
- Flight test processes
- Flight test team

Aircraft Certification

- Prototype
- Continuous airworthiness
- Service bulletins
- Changes to type certificate
- Supplementary type certificate
- Validity of type certificate

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Cours avec séances de questions/réponses.

SUIVI ET ÉVALUATION

Une séance de question réponse aura lieu en fin de formation pour vérifier l'acquisition des notions du cours par les stagiaires.



INNOVATION & PROCESSUS



LES FONDAMENTAUX DE LA GESTION DE PRODUCTION

Public et pré-requis : La formation s'adresse à toute personne souhaitant découvrir les principes de la gestion de production pour utiliser un ERP.

Objectifs pédagogiques :

- Comprendre les enjeux de la gestion de production.
- Utiliser les outils de la gestion de production et maîtriser les calculs.
- Suivre et optimiser sa production.

DURÉE DE LA FORMATION
2 jours (14 heures)

LIEU
En présentiel
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS

Joël GALLE
Maintenance Aéronautique à
SECA automatisme.

PROGRAMME

Découvrir la gestion de production

- Connaître les fondamentaux de la gestion de production et son historique
- Comprendre les enjeux de la gestion de production : juste à temps, stocks et taux de service
- Distinguer les typologies de processus industriels

Décrire le processus de production

- Etablir une cartographie des processus
- Distinguer les flux matériels et les flux d'informations
- Calculer la capacité et les charges
- Cerner les moyens d'actions sur la capacité et la charge
- Calculer les taux de rendement synthétique, les taux de rendement global
- Mettre en place les trois notions clés d'une gestion performante : disponibilité, performance et qualité

Gérer les stocks

- Comprendre les rôles et les types de stocks de production
- Classifier les stocks et les distinguer
- Gérer le coût des stocks
- Calculer la quantité économique optimale de commande
- Suivre la gestion physique des stocks

Planifier la production

- Appréhender les différents niveaux de plans (PIC, PDP, calcul des besoins nets), réaliser des prévisions
- Distinguer les niveaux de management de la production : plans et besoins nets
- Découvrir les ERP
- Comprendre les données techniques : nomenclature, fiche produit, gamme opératoire, ...
- Réaliser l'ordonnancement, le lissage de charge
- Suivre les réalisations

Passer des flux tirés aux flux poussés

- Mettre en place l'approvisionnement réflexe, visuel, supermarché
- Mettre en place le Kanban
- Synchroniser l'approvisionnement ou gestion avec le MRP
- Gérer les méthodes d'approvisionnement en flux tiré avec les fournisseurs
- Développer le flux unitaire, le SMED

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Etudes de cas, exercices appliqués.

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2



LA LOGISTIQUE INDUSTRIELLE

Public et pré-requis : La formation s'adresse aux ingénieurs et techniciens confrontés à des problématiques logistiques dans le cadre de leurs activités. .

Objectifs pédagogiques :

- Comprendre les enjeux stratégiques de la logistique des organisations.
- Se familiariser avec les outils opérationnels de la logistique.

DURÉE DE LA FORMATION

2 jours (14 heures)

LIEU

En présentiel
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS

Joël GALLE

Maintenance Aéronautique à
SECA automatisme.

PROGRAMME

Concepts de la logistique

- Origine de la logistique
- Définitions de la logistique : logistique et flux, définitions ASLOG et AFNOR
- La logistique d'entreprise : approche par filière industrielle et approche par fonction
- Concept de Supply Chain :
 - la chaîne logistique dans l'entreprise
 - fonctions sur les flux physiques des produits
 - fonctions sur les flux d'information
 - organisation de la chaîne logistique dans les entreprises et Supply Chain Management
- Indicateurs de logistique

Pilotage des flux

- Définition d'un flux
- Les flux poussés : principes, calcul des besoins nets, la méthode MRP2
- Les flux tirés
- Indicateurs de performance du flux : délai, stock, coût

Gestion des approvisionnements

- Rôle du stock
- Classification du stock et analyse de Pareto : critères, classes ABC
- Coût du stock : coût d'acquisition, coût de possession, coût total
- Méthodes d'approvisionnement :
 - problématique
 - approvisionnement à date variable/quantité fixe : le pont de commande
 - approvisionnement à date fixe/quantité variable : le remplètement périodique
 - approvisionnement à date et quantité variable
 - approvisionnement à date fixe et quantité fixe

Distribution physique

- Modes de transport routier
- Modes de transport ferroviaire
- Modes de transport fluvial
- Modes de transport maritime
- Modes de transport aérien
- Modes de transport combiné
- Comparatifs et impacts sur l'environnement
- La gestion des transports
- La logistique de distribution : entrepôts, plateformes, architecture du réseau, rôle des prestataires

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Etudes de cas, exercices appliqués.

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2



SÛRETÉ DE FONCTIONNEMENT (SDF/FMDS/RAMS)

Public et pré-requis : Cette formation s'adresse aux Ingénieurs et Techniciens se destinant à conduire, participer ou piloter une étude de sûreté de fonctionnement FMDS/RAMS, ou à répondre à un appel d'offres.

Objectifs pédagogiques : La majorité des consultations, appels offres et nouveaux programmes industriels incluent des clauses de Sûreté de Fonctionnement exprimées en termes de performance de Fiabilité, Maintenabilité, Disponibilité, et de Sécurité (FMDS), ou RAMS (Reliability, Availability, Maintainability, Safety).

- Connaître les méthodes utilisées en Sûreté de Fonctionnement.
- Rédiger et évaluer les clauses / performances FMDS/RAMS.
- Conduire les activités de Sûreté de Fonctionnement.

DURÉE DE LA FORMATION
4 jours (28 heures)

LIEU
En présentiel
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS
Philippe BROCHAIN
possède une solide expérience à l'étranger (Europe et Amérique du Nord, 12 ans) et une solide expertise reconnue dans le domaine RAMS, ILS et Certification (Aéronautique et Spatial, AIRBUS, BOMBARDIER, ESA, EC) depuis près de 25 ans. Il intervient dans le cycle de formation standard et continue auprès de Supaéro, INSA, ENAC et London University.

PROGRAMME

Ingénierie des systèmes

- FMDS/RAMS performances/requirements
- FMDS & RAMS Plan(s)
- Le processus V&V dans les activités FMDS/RAMS

Architecture des systèmes & Sécurité

- Introduction à l'analyse des risques
- APR, HAZOP, Arbres de défaillances

Fiabilité (MTBF, MTTF)

- Analyse qualitative et quantitative
- Lien avec l'Analyse Fonctionnelle
- AMDE et AMDEC et Arbre de défaillances

Maintenabilité (MTTR)

- Analyse qualitative & quantitative
- Interprétation des résultats de l'AMDEC
- Interprétation des arbres de défaillances
- Concept et influence des pannes dormantes/évidentes
- Evaluation de la testabilité
- Influence de la maintenabilité sur les composantes maintenances du coût d'exploitation et concept de maintenance

Disponibilité

- Evaluation de la disponibilité intrinsèque des systèmes
- Quelques méthodes de calculs
- Introduction et place des graphes de Markov et des réseaux de Pétri
- Influence du retour d'expérience et de la capitalisation de l'expérience dans la fiabilité opérationnelle/en service

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Etude de cas et exercices.

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2



SOUTIEN LOGISTIQUE INTÉGRÉ & COÛT DE MAINTENANCE

Public et pré-requis : Cette formation s'adresse aux Ingénieurs et Techniciens supérieurs se destinant à conduire, participer ou piloter une étude SLI/ASL/SE, ou répondre à un appel d'offres. En pré-requis, des connaissances de Sécurité de Fonctionnement (FMDS) sont souhaitées.

Objectifs pédagogiques : La majorité des consultations, appels d'offres et nouveaux programmes industriels incluent des clauses de Soutien Logistique Intégré (SLI) / Support Engineering (SE) exprimées en termes de performance de Fiabilité, Disponibilité et de services/produits associés au contexte opérationnel dans lequel le système sera déployé, par exemple, des contrats de Coût Global de Possession CGP ou LCC ; contrat de Maintien en Condition Opérationnelle – MCO. A l'issue de cette formation, les stagiaires disposent des connaissances suffisantes pour rédiger et évaluer les clauses / performances SLI/ASL associées.

DURÉE DE LA FORMATION
4 jours (32 heures)

LIEU
En présentiel
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS

Cristina ZAHALCA
consultant expert en domaine de la définition et de la mise en œuvre de démarches de management des Risques, de la Sécurité de Fonctionnement (SdF), du Soutien Logistique Intégré (SLI) et de l'Analyse de Soutien Logistique (ASL). Disposant d'un diplôme d'ingénieur et de Docteur en Mathématiques Statistiques – Sécurité de Fonctionnement de l'INP Grenoble, elle exerce, depuis plus de 20 ans. Elle a réalisé de nombreuses études en domaine militaire, transport ferroviaire et urbain, aéronautique, télécommunication, énergie. Depuis 2011, elle dirige la société CONCEPT RISK dont l'activité porte sur la gestion des risques et opportunités d'un projet.

PROGRAMME

Ce module de formation est conduit à partir d'exemples concrets et interactifs avec les stagiaires. Il insiste sur les principales composantes d'évaluation.

Introduction

- Introduction SLI/ASL/MCO
- Normes et standards (ECSS, MIL STD, DEF STAN, EN, série de spécifications promues par l'ASD AeroSpace and Defense Industries)
- Concept de maintenance,
- Concept de soutien
- Cycle de vie (System/Support)
- Management de SLI : coordination des activités de SLI, lien avec les autres acteurs concernés, Plan SLI, Plan de Formation, Plan de documentation, Plan EMST, Plan de gestion de configuration,

Ingénierie des systèmes

- Architecture des systèmes et les activités de SLI
- SLI/ASL & FMDS performances
- Le processus V & V

Performance Fiabilité & Testabilité (MTBF, MTTF)

- Etudes FMDS, AMDEC et son utilisation pour l'ingénierie de maintenance,
- Indicateurs de fiabilité / maintenabilité : MTBF, MTTR, MUT, MDT,
- Comment traiter les NFF...

Support Engineering / Maintenabilité

- Tâches de maintenance (Programmées, non programmées)
- Plan de maintenance
- Evaluation de la testabilité
- Influence de la maintenabilité sur les composantes de la maintenance : coût d'exploitation et concept de maintenance
- Influence des facteurs humains (suivi des procédures de maintenance / erreurs humaines)
- Optimisation de la maintenance par la fiabilité (concept OMF ou RCM)

Analyse du soutien logistique (ASL)

- Arborescence Logistique
- Les outils, les standards (BASL)
- Les composantes ASL (Logistique TAT, MTTR, rechanges/stocks)
- Impact des obsolescences
- Eléments d'un modèle de Coût Global de Possession (CGP ou LCC)
- Etude LORA

Disponibilité et Retour d'expérience (REX)

- Evaluation de la disponibilité (intrinsèque)
- Influence du retour d'expérience et de la capitalisation de l'expérience dans la fiabilité opérationnelle/en service

Les éléments du Soutien Logistiques (éléments SLI)

- Documentation technique (standards applicables)
- Les rechanges (principe d'évaluation)
- Packaging, transport (fonction EMST)
- Formation des opérateurs de maintenance (évaluation du besoin)
- Assistance technique (approche contractuelle)
- Management de configuration.

Les contrats de Maintien en Condition Opérationnelle (MCO)

- Eléments indispensables pour bien rédiger un contrat de MCO

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Présentation sous forme de slides, exemples de cas, exercices.

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.

PRE REQUIS

Sécurité de Fonctionnement (SdF/FMDS/RAMS)



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2



L'OPTIMISATION DES PARAMÈTRES DE MAINTENANCE : OUTILS ET MÉTHODES

Public et pré-requis : La formation s'adresse aux ingénieurs et techniciens supérieurs en lien avec l'asset management et l'optimisation de la maintenance. Même si des rappels sur les notions de base seront proposés en cours, un minimum de connaissances en mathématiques pour l'ingénieur est souhaitable.

Objectifs pédagogiques : A l'issue de la formation, le stagiaire pourra identifier ce que doit contenir une base REX pour permettre d'extraire des indicateurs décrivant la durée de vie d'un système ou son processus de dégradation. Il pourra citer les aspects théoriques aussi bien que pratiques des outils statistiques existants pour l'analyse de données de retour d'expérience et appliquer des méthodes de calculs statistiques pour estimer des paramètres de maintenance ou de durée de vie. Enfin, ce cours est illustré par des applications industrielles des méthodes vues en cours et en exercices.

DURÉE DE LA FORMATION
2 jours (14 heures)

LIEU
Université Gustave Eiffel
Champs sur Marne (77)

INTERVENANTS

Laurent BOUILLAUT
Senior Researcher - Ing., PhD,
HDR à l'Université Gustave
Eiffel. Responsable du pôle
Data et Mobilité.

PROGRAMME

Éléments de base de la théorie de la maintenance

- Types de maintenance
- Choix de stratégies
- Organisation et mise en œuvre.
- Principaux paramètres de la sûreté de fonctionnement

Informatisation de la maintenance

- Les enjeux du retour d'expérience pour la maintenance
- Mythes et réalités de la GMAO (gestion de la maintenance assistée par ordinateur)
- Mise en œuvre d'une base de données de retour d'expérience
- Données censurées dans le retour d'expérience : les raisons de cette censure et les outils pour la gérer

Méthodes statistiques pour l'estimation de durées de vie à partir d'un REX

- Généralités sur les approches « statiques » versus approches « dynamiques »
- Méthodes d'identification de la phase de dégradation d'un système (jeunesse, maturité, vieillesse)
- Paramètres statistiques décrivant la durée de vie d'un système : définitions et méthodes d'estimation
- Le MTBF (durée moyenne entre deux défaillances) peut-il définir une bonne politique de maintenance ?

Illustrations industrielles sur des applications « transport »

Evaluation et retour du formateur

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Exemples : Etudes de cas.

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis, portant sur une étude de cas, avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2



MATÉRIAUX COMPOSITES AVANCÉS POUR LES TRANSPORTS, COMPORTEMENT ET DURABILITÉ

Public et pré-requis : La formation, visant à présenter les fondamentaux, s'adresse à un public d'ingénieurs de tous secteurs souhaitant découvrir ou élargir leurs connaissances sur les matériaux composites à matrices organiques. Ce module s'adresse non seulement aux personnes travaillant en bureau d'études mais également aux chefs de projets ou numériciens désireux d'approfondir leur culture technique. Les stagiaires doivent cependant posséder quelques notions en mécanique des matériaux et des solides.

Objectifs pédagogiques : A l'issue de la formation, les stagiaires ont les clefs pour « penser composite » et tirer profit de leurs spécificités tout en distinguant les concepts majeurs ainsi que les écueils à éviter. Il s'agit notamment de :

- Appréhender les spécificités du marché « composites », les tendances et l'innovation.
- Distinguer les renforts et matrices les plus couramment utilisés ainsi que les moyens de mise en œuvre associés.
- Sélectionner les méthodes de caractérisation appropriées.
- Appliquer des modèles simples et prédictifs destinés aux études de pré-dimensionnements.

DURÉE DE LA FORMATION
2 jours (14 heures)

LIEU
En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS

Dr. Sébastien JOANNÈS
Chargé de Recherche au
Centre des Matériaux de
Mines-ParisTech.
Spécialiste du comportement
thermo-mécanique
des Composites à
Matrice Organique
(CMO), des mécanismes
d'endommagement, de la
durabilité et des assemblages
des structures composites.
Ancien Ingénieur de Recherche
CEMCAT - IPC Laval (Centre
Technique Industriel de la
Plasturgie et des Composites).

PROGRAMME

Jour 1 : Concepts et atouts majeurs

Les clefs du succès

- Les ingrédients du succès : Inertie, hétérogénéité & anisotropie, « penser composites »
- De la fibre aux structures textiles, comprendre les mécanismes de renforcement
- Le dynamisme du marché, état de l'art et perspectives

Fibres naturelles, artificielles et synthétiques

- Les fibres, une forme extraordinaire de matière
- Comportement des fibres polymères et précurseurs pour fibres de carbone

Matrices et interphases

- Les matrices organiques, des approches historiques aux procédés réactifs
- Gérer les interfaces et interphases

Impact du procédé de mise en œuvre sur les propriétés mécaniques

- Rhéologie et orientation des renforts
- L'apport de la simulation numérique

Développements et champs de recherche, quelques exemples transverses

- Fonctionnalisation des composites, fabrication additive
- Eco-conception : la place des bio-composites

Jour 2 : Tirer profit des matériaux composites pour nos transports

Microstructure et « propriétés », mise en pratique sur stations de calculs

- Conduire puis exploiter des essais thermo-mécaniques de caractérisation, notion de VER
- Appliquer : Eléments sur la mécanique, règles de conception, les écueils à éviter
- Analyser et prévoir le comportement des structures - dimensionnement
- Initiation aux techniques d'homogénéisation analytiques et numériques
- Vieillessement, durabilité hygro-thermique et fatigue thermo-mécanique

Spécificités transports : exemples autour du stockage embarqué de l'hydrogène

- Haute-performance, sécurité, durabilité, contrôle santé et outils associés

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Ce cours est illustré par des exemples précis sur des applications transports et un quart de la formation est consacrée à la mise en pratique des techniques d'évaluation des propriétés mécaniques.

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2



EXIGENCES RÉGLEMENTAIRES DES ÉQUIPEMENTS ÉLECTRIQUES ET ÉLECTRONIQUES DANS LES DOMAINES INDUSTRIELS, GRAND PUBLIC ET DÉFENSE

Public et pré-requis : Ingénieurs et techniciens confrontés à l'homologation des équipements électriques/ électroniques(E/E) de tous secteurs. Consultants, responsables techniques et qualité.

Objectifs pédagogiques : Fournir une vue d'ensemble des référentiels réglementaires applicables aux équipements électriques / électroniques (marquage CE, schéma O.C., ...). Présenter les mécanismes réglementaires permettant la commercialisation des équipements E/E. Acquérir les connaissances nécessaires à l'application des directives relatives au matériel électrique / électronique.

DURÉE DE LA FORMATION
2 jours (14 heures)

LIEU
En présentiel
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS

Joël GALLE
Responsable Maintenance
Aéronautique à SECA
Automatismes.

PROGRAMME

S'approprier les fondamentaux de la réglementation «nouvelle approche»

- Bases communes liées à la nouvelle approche
- Les directives "équipements électriques"
- Le marquage CE
- Les schémas types de l'évaluation de la conformité
- La documentation technique

Identifier les principales directives applicables aux équipements électriques et électroniques

- La directive CEM 2004/108/CE
- La directive basse tension 73/23/CEE amendée par la directive 2006/95/CE
- La directive R&TTE 1999/05/CE
- Les directives environnement ROHS 2011/65/CE et DEEE 2002/96/CE
- La directive ErP 2009/125/CE

La directive travailleurs 2004/40/CE et recommandation 1999/519/CE liée à l'exposition du public

- Risque de l'exposition aux ondes électromagnétiques des travailleurs et du public

Décrire les modalités d'application de ces directives

- Champs d'application
- Evaluation de la conformité

Identifier les obligations des fabricants

- Documentation technique
- Déclaration de conformité
- Marquage de conformité

Synthétiser les principales normes par domaines d'activités

- Équipements grand public
- Équipements industriels
- Équipements ferroviaires
- Équipements militaires
- Cas spécifiques

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Etudes de cas, exercices appliqués.

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2



PRATIQUE DE L'ANALYSE FONCTIONNELLE

Public et pré-requis : Cette formation s'adresse aux Ingénieurs ou techniciens supérieurs intéressés par la maîtrise de la démarche et des méthodes d'analyse fonctionnelle. Cet outil d'expression du besoin fonctionnel aboutit à la rédaction du cahier des charges fonctionnel (CdCF). Les études de sûreté de fonctionnement s'appuient aussi sur cette démarche.

Objectifs pédagogiques : A l'issue de la formation, le stagiaire doit être capable de contribuer efficacement à toute étude d'analyse fonctionnelle permettant d'exprimer de manière pertinente et exhaustive le besoin fonctionnel, en le transformant en fonctions de service, puis, en fonction techniques.

DURÉE DE LA FORMATION

2 jours (14 heures)

LIEU

En présentiel
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS

Hédi MEJBRI

Docteur de l'ENS de Cachan,
ingénieur expérimenté,
actuellement responsable
de projets industriels dans le
secteur automobile.

PROGRAMME

Expression du besoin

Importance d'une analyse fonctionnelle

Analyse fonctionnelle externe

- Analyse et expression du besoin – outil : « bête à cornes »
- Cycles de vie
- Milieux extérieurs
- Fonctions principales et contraintes
- Exemple d'une application industrielle

Cahier des Charges Fonctionnel – CdCF

- Présentation du problème/besoin fonctionnel
- Caractérisation des fonctions (critères, niveaux, flexibilités,...)
- Spécification par Exigences
- Exemple de CdCF

Logique d'enchaînement des outils

- AFB
- CdCF
- AF Technique
- APR
- AMDEC
- Cotation fonctionnelle
- HCPP

Analyse de la solution technique

Analyse fonctionnelle interne

- Méthode SADT (Structured Analysis and Design Technic)
- Bloc diagramme fonctionnel
- Tableau d'Analyse Fonctionnelle (TAF)

Application à des produits Ferroviaire et Aéronautique, en groupe

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Cours intégré et travaux pratiques réalisés sur des cas concrets d'entreprises.

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2



MAÎTRISE DES VARIATIONS GÉOMÉTRIQUES PAR LE TOLÉRANCEMENT FONCTIONNEL ISO 3D

Public et pré-requis : Ingénieurs et techniciens supérieurs désireux de maîtriser les méthodes de tolérancement fonctionnel dans le cycle de développement d'un produit, en utilisant les normes ISO/ASME. Les participants doivent être capables de lire un plan 2D.

Objectifs pédagogiques : A l'issue de la formation, le stagiaire maîtrise la démarche de tolérancement par des algorithmes bien formalisés et structurés. Des règles-métier produit/process sont détaillées.

DURÉE DE LA FORMATION
3 jours (21 heures)

LIEU
En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS

Hédi MEJBRI
Docteur de l'ENS de Cachan,
ingénieur expérimenté,
actuellement responsable
de projets industriels dans le
secteur automobile.

PROGRAMME

Le tolérancement fonctionnel dans le cycle de développement d'un produit

De la fonction aux conditions géométriques : décomposition fonctionnelle

Analyse d'un plan

- Plan d'ensemble
- Plan de définition
- Cotation ISO sur un plan
- Hiérarchisation des caractéristiques Produit/Process
- Du plan 2D à la maquette numérique 3D : Drawingless

Rappel du tolérancement géométrique ISO/ASME

- Symboles graphiques et leurs sémantiques au sens de la norme ISO
- Etude comparative des normes ISO et ASME

Démarche de tolérancement fonctionnel

- Importance du processus d'assemblage : mise en position relative des pièces
- Tolérancement pour assurer la montabilité
- Tolérancement pour assurer la précision de l'assemblage
- Règles générales

Règles d'application d'exigences particulières

- Exigences de maximum et minimum de matière, tolérance projetée
- Pourquoi, quand et comment ?

Méthodes de calcul des tolérances

- Méthodes : arithmétique, quadratique, probabiliste
- Règles métier pour le tolérancement des pièces flexibles

Organisation du dossier de synthèse géométrique

Applications à des produits industriels

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Cours intégré et exercices réalisés sur des cas concrets de produits industriels (moteur, etc.).

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2



LE PILOTAGE DE L'INNOVATION

Public et pré-requis : La formation se destine aux ingénieurs et techniciens qui ont pour mission de développer l'innovation au sein de l'entreprise, ou qui aspirent à ces fonctions et souhaitent se former.

Objectifs pédagogiques : Les entreprises ont identifié l'innovation comme facteur clé de leur succès. Non plus cantonnée aux BE, à la R&D, l'innovation contemporaine est transverse et s'adresse à tous les acteurs de l'entreprise. L'injonction d'innover doit être accompagnée de formations/accompagnements adéquats, exploitant les nouvelles méthodologies (design thinking, lean startup, business model canvas...). Il s'agit de former les apprenants à l'innovation, à être force de propositions et de créativité et à mener à bien un projet.

DURÉE DE LA FORMATION

2 jours (14 heures)

LIEU

En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS

Jean-Philippe BERLENCOURT

Designer et «innovateur»,
Diplômé de l'Ensci-Les Ateliers,
et de l'IAE Paris. Précédemment
directeur design de Facom,
directeur du master Automotive
& Transport Design de l'ISD/
Rubika. Actuellement mentor
de start-up et intervenant à
l'université Paris-Saclay (cours
entrepreneuriat et design
thinking).

PROGRAMME

Jour 1

Compétences et organisation humaine

- Le diagnostic de l'innovation - Le réseau d'innovation - Modèle de Dilts et Bateson
- Le challenge de l'innovation - La grille des contacts - La matrice attitude-influence

Veille et prospective

- La veille sur internet - Les quatre types de veille - La courbe de Hype -
- Le benchmarking - Le cahier de tendances

Pilotage de l'innovation

- Les 4P de l'innovation - Le pipeline de l'innovation - Le portefeuille d'innovations
- Le tableau de bord - L'étude de faisabilité

Open innovation

- Le système productif local - Le lead user - Le studio créatif - Le focus group

Jour 2

Créativité

- Le processus créatif - L'espace créatif - La séance de créativité
- L'échauffement - La méthode des 6 chapeaux - Le brainstorming

Tri des idées

- La fiche idée - La matrice SWOT - Le vote pondéré
- La matrice multicritère - Le test de concept

Développement de l'innovation

- Le cahier des charges marketing - L'analyse fonctionnelle –
- La conception à coût objectif - L'Amdec

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Connaissances théoriques, études de cas, puis majoritairement pédagogie par projet, «learning by doing», pour aboutir à la fin du module à un projet pertinent.

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2



SYSTÈMES HYDRAULIQUES DANS LE TRANSPORT ET TECHNOLOGIE DES COMPOSANTS

Public et pré-requis : La formation s'adresse aux ingénieurs et techniciens supérieurs souhaitant découvrir les fondamentaux d'un système hydraulique, ou en charge de la maintenance des systèmes hydrauliques.

Objectifs pédagogiques : A l'issue de la formation, le stagiaire sera capable d'identifier l'ensemble des composants d'un schéma hydraulique et de dresser la nomenclature de ses composants. Il sera en mesure de comprendre les différentes sources d'énergie servant à alimenter le groupe hydraulique. Il sera en capacité de comprendre les liaisons des différents composants d'un schéma hydraulique, leur rôle et interaction.

DURÉE DE LA FORMATION

1 jour (7 heures)

LIEU

En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS

Rabia SEHAB
Enseignante chercheur
ESTACA.

PROGRAMME

Présentation de la configuration générale d'un système hydraulique

Zone 1 : Groupe hydraulique (source d'énergie)

- Pompes hydrauliques (technologie, principe de fonctionnement et caractéristiques)
- Accessoires de mesure et de protection
- Moteurs d'entraînement
- Réservoir

Zone 2 : Distribution et liaison

- Distributeurs hydrauliques (types et principe de fonctionnement)
- Accessoires de protection : accumulateurs/clapets antiretour/filtres
- Accessoires de régulation et de mesure : contrôleurs de débit/limitateurs de pression/manomètre et débitmètre
- Accessoires de liaison : conduites, raccords et flexibles

Zone 3 : Les récepteurs

- Vérins hydrauliques : technologies, principe de fonctionnement et caractéristiques
- Moteurs hydrauliques : technologies, principe de fonctionnement et caractéristiques

Pertes de charges dans les systèmes hydrauliques

Transmission hydrostatique

Asservissement des systèmes hydrauliques

Nomenclature des composants et schémas hydrauliques

Exercices pratiques

- Le danger de l'hydraulique et les mesures de sécurité à prendre.
- Identification des composants sur les schémas hydrauliques.
- Fonctionnement d'un système de levage multi distributeurs et multi vérins hydrauliques

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Apports théoriques, avec de nombreux exercices pratiques, études de cas et retours d'expériences.

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis, portant sur une étude de cas, avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2



SYSTÈMES HYDRAULIQUES DANS LE TRANSPORT ET DÉTECTION DES PANNES

Public et pré-requis : La formation s'adresse aux ingénieurs et techniciens supérieurs souhaitant approfondir leurs connaissances des systèmes hydrauliques, ou en charge de la maintenance des systèmes hydrauliques.

Objectifs pédagogiques : A l'issue de la formation, le stagiaire sera capable d'identifier l'ensemble des composants d'un schéma hydraulique et de dresser la nomenclature de ses composants. Il sera en capacité de comprendre les liaisons des différents composants d'un schéma hydraulique, leur rôle et interaction. Il sera capable de maîtriser la méthodologie de recherche de pannes.

DURÉE DE LA FORMATION
2 jours (14 heures)

LIEU
En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS

Rabia SEHAB
Enseignante chercheur
ESTACA.

PROGRAMME

Présentation de la configuration générale d'un système hydraulique

Zone 1 : Groupe hydraulique (source d'énergie)

- Pompes hydrauliques (technologie, principe de fonctionnement et caractéristiques)
- Accessoires de mesure et de protection
- Moteurs d'entraînement
- Réservoir

Zone 2 : Distribution et liaison

- Distributeurs hydrauliques (types et principe de fonctionnement)
- Accessoires de protection : accumulateurs/clapets antiretour/filtres
- Accessoires de régulation et de mesure : contrôleurs de débit/limitateurs de pression/manomètre et débitmètre
- Accessoires de liaison : conduites, raccords et flexibles

Zone 3 : Les récepteurs

- Vérins hydrauliques : technologies, principe de fonctionnement et caractéristiques
- Moteurs hydrauliques : technologies, principe de fonctionnement et caractéristique

Pertes de charges dans les systèmes hydrauliques

Transmission hydrostatique

Asservissement des systèmes hydrauliques

Nomenclature des composants et schémas hydrauliques

Exercices pratiques

- Le danger de l'hydraulique et les mesures de sécurité à prendre.
- Identification des composants sur les schémas hydrauliques.
- Fonctionnement des systèmes de levage multi distributeurs et multi vérins hydrauliques
- Dimensionnement des composants d'un système hydraulique

Méthodes de recherche de pannes dans les systèmes hydrauliques

- Méthodes classiques et manuel d'utilisation
- Méthode avancée par simulation des schémas hydrauliques avec le logiciel AMESim et une animation en 3D.

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Apports théoriques, avec de nombreux exercices pratiques, études de cas et retours d'expériences.

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis, portant sur une étude de cas, avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2



MANAGEMENT D'UN PROJET INDUSTRIEL MÉTHODE AGILE

Public et pré-requis : La formation s'adresse aux ingénieurs ou techniciens supérieurs, souhaitant approfondir ou diversifier leurs connaissances sur les approches de la gestion de Projets Agile.

Objectifs pédagogiques : A l'issue de la formation, le stagiaire connaît les fondamentaux de l'Agilité. L'environnement Agile, la création et la livraison de la « valeur » de façon régulière, les facteurs organisationnels qui influencent l'utilisation des approches Agile et l'amélioration continue dans le cadre de la méthodologie SCRUM.

DURÉE DE LA FORMATION
2 jours (14 heures)

LIEU
En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS

Mahdi MOVAHEDKHAH
Chef de Projet chez DAHER,
PhD.en Génie Industriel
à l'ECParis,
Certifié PMI/PMP®, PRODUCT
OWNER AGILE®

PROGRAMME

Les principes de l'Agilité : les phases, les valeurs, les principes sous-jacents

Being Agile, Doing Agile (valeurs, principes, pratiques)

4 valeurs fondamentales du Manifeste Agile et les 12 principes du développement Agile

Structure des cycles de développement (itérative et incrémentale)

La méthodologie SCRUM : les éléments, les cérémonies et les rôles (Scrum Master, Product Owner et équipe de développement, ...)

- Les éléments : Product Backlog / Story Mapping / Sprint Backlog / Sprint / Release / Burndown chart
- Les cérémonies: Planning Poker / Sprint planning / Daily Scrum meeting / Sprint demo / Sprint retrospective

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Formation en salle avec projection de diaporamas sous Power Point, commentaires interactifs, retours d'expériences, études de cas.

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.

POUR ALLER PLUS LOIN

<https://agilemanifesto.org/principles.html>
Beyond Agile : Achieving Success with Situational Knowledge and Skills, Mike Griffiths
Agile Fundamentals: A Comprehensive Guide to Using an Agile Approach, Mike Griffiths
Guide du corpus des connaissances en management de projet Guide, PMBOK, Project Management Institute
Gestion de projet : VINCENT GIARD, Economica, 1991
AFNOR (Association Française de Normalisation)



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2



MANAGEMENT PROJET AGILE (TP AVEC LES JEUX PÉDAGOGIQUES « CIPE GPA »)

Public et pré-requis : La formation s'adresse aux ingénieurs ou techniciens supérieurs, souhaitant approfondir ou diversifier leurs connaissances sur les approches de la gestion de Projets Agile.

Objectifs pédagogiques : A l'issue de la formation, le stagiaire connaît les fondamentaux de l'Agilité L'environnement Agile, la création et la livraison de la « valeur » de façon régulière, les facteurs organisationnels qui influencent l'utilisation des approches Agile et l'amélioration continue dans le cadre de la méthodologie SCRUM.

DURÉE DE LA FORMATION

4 jours (28 heures)

LIEU

4 Jours en présentiel à Saint-Quentin-en-Yvelines (78) ou 2 jours en distanciel et 2 jours en présentiel réservés pour l'utilisation de jeux pédagogiques

INTERVENANTS

Mahdi MOVAHEDKHAH
Chef de Projet chez DAHER,
PhD.en Génie Industriel
à l'ECParis,
Certifié PMI/PMP®, PRODUCT
OWNER AGILE®

PROGRAMME

Les principes de l'Agilité : les phases, les valeurs, les principes sous-jacents

Being Agile, Doing Agile (valeurs, principes, pratiques)

4 valeurs fondamentales du Manifeste Agile et les 12 principes du développement Agile

Structure des cycles de développement (itérative et incrémentale)

La méthodologie SCRUM : les éléments, les cérémonies et les rôles (Scrum Master, Product Owner et équipe de développement, ...)

- Les éléments : Product Backlog / Story Mapping / Sprint Backlog / Sprint / Release / Burndown chart
- Les cérémonies: Planning Poker / Sprint planning / Daily Scrum meeting / Sprint demo / Sprint retrospective

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Formation en salle avec projection de diaporamas sous Power Point, commentaires interactifs, retours d'expériences, études de cas.
Méthode démonstrative : vidéos, jeux pédagogiques, méthode interrogative : quizz digitaux,
Méthode expositive : supports powerpoint.

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.

POUR ALLER PLUS LOIN

<https://agilemanifesto.org/principles.html>
Beyond Agile : Achieving Success with Situational Knowledge and Skills, Mike Griffiths
Agile Fundamentals: A Comprehensive Guide to Using an Agile Approach, Mike Griffiths
Guide du corpus des connaissances en management de projet Guide, PMBOK, Project Management Institute
Gestion de projet : VINCENT GIARD, Economica, 1991
AFNOR (Association Française de Normalisation)
PM Illustrated: A Visual Learner's Guide to Project Management, Mike Griffiths



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2



MANAGEMENT ET PILOTAGE D'UN PROJET INDUSTRIEL (AVEC UN TP EN UTILISANT LE LOGICIEL LIBRE GANTTPROJECT)

Public et pré-requis : La formation s'adresse aux ingénieurs ou techniciens supérieurs, souhaitant approfondir ou diversifier leurs connaissances sur les méthodes et techniques de la gestion de projet.

Objectifs pédagogiques : A l'issue de la formation, le stagiaire connaît :

- Les différents concepts/techniques/outils du management de projets ;
- Les principales capacités comportementales nécessaires à l'exercice du rôle d'un chef de Projets.

DURÉE DE LA FORMATION
3 jours (21 heures)

LIEU

En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS

Mahdi MOVAHEDKHAH
Chef de Projet chez DAHER,
PhD.en Génie Industriel
à l'ECParis,
Certifié PMI/PMP®, PRODUCT
OWNER AGILE®

PROGRAMME

Présentation générale de la gestion de projets et ses méthodes/approches :

- Classique/Waterfall, Agile et Hybride

Les fondamentaux du management Projet Classique (Waterfall) :

- Intégration /Contenu : surveiller et maîtriser le travail du projet, créer la structure de découpage du projet, ...
- Coûts/Délai : définir les références de base, surveiller et maîtriser les délais, coûts et détermination du budget, calculer les provisions pour risques, ...
- Qualité/Ressources Humaines : mettre en place le plan d'assurance et de contrôle qualité, gérer les outils de la qualité, planifier les ressources humaines et les responsabilités, mettre en place une matrice de responsabilités, ...
- Communication/Parties prenantes : gérer les canaux de communication, gérer les conflits, communiquer sur la performance et management des parties prenantes, ...
- Approvisionnements, Risques : planifier et maîtriser les approvisionnements (types de contrat, choix des fournisseurs), planifier, identifier et maîtriser les risques, réaliser l'analyse qualitative/quantitative des risques, planifier les réponses aux risques

Capitalisation et clôture du projet

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Méthode démonstrative : vidéos, méthode interrogative : quizz digitaux (Klaxoon).

Méthode expositive : supports powerpoint.

Formation en salle avec projection de diaporamas sous Power Point, commentaires interactifs, retours d'expériences, études de cas.

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.

POUR ALLER PLUS LOIN

Guide du corpus des connaissances en management de projet Guide, PMBOK, Project Management Institute,
Gestion de projet : VINCENT GIARD, Economica, 1991,
Gestion de projets : Le guide exhaustif du management de projets, 5e édition, Robert Buttrick, Critical Chain : Eliyahu M. Goldratt,
Méthodes modernes d'ordonnancement : A. BATTERSBY, Dunod,
Management des risques dans la conduite de projet : Jean Le Bissonnais,
PM Illustrated: A Visual Learner's Guide to Project Management, Mike Griffiths.



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2



MANAGEMENT ET PILOTAGE D'UN PROJET INDUSTRIEL (AVEC UN TP EN UTILISANT LE LOGICIEL LIBRE GANT TPROJECT ET LES JEUX PÉDAGOGIQUES « CIPE PLATEAU PROJET »)

Public et pré-requis : La formation s'adresse aux ingénieurs ou techniciens supérieurs, souhaitant approfondir ou diversifier leurs connaissances sur les méthodes et techniques de la gestion de projet.

Objectifs pédagogiques : A l'issue de la formation, le stagiaire connaît :

- Les différents concepts/techniques/outils du management de projets,
- Les principales capacités comportementales nécessaires à l'exercice du rôle d'un chef de Projets.

DURÉE DE LA FORMATION
5 jours (35 heures)

LIEU

5 jours en présentiel à Saint-Quentin-en-Yvelines (78) dont 2 jours réservés à l'utilisation de jeux pédagogiques
3 Jours en distanciel et 2 jours obligatoires en présentiel réservés à l'utilisation de jeux pédagogiques

INTERVENANTS

Mahdi MOVAHEDKHAH
Chef de Projet chez DAHER,
PhD.en Génie Industriel
à l'ECParis,
Certifié PMI/PMP®, PRODUCT
OWNER AGILE®

PROGRAMME

Présentation générale de la gestion de projets et ses méthodes/approches :

- Classique/Waterfall, Agile et Hybride

Les fondamentaux du management Projet Classique (Waterfall) :

- Intégration /Contenu : surveiller et maîtriser le travail du projet, créer la structure de découpage du projet, ...
- Coûts/Délai : définir les références de base, surveiller et maîtriser les délais, coûts et détermination du budget, calculer les provisions pour risques, ...
- Qualité/Ressources Humaines : mettre en place le plan d'assurance et de contrôle qualité, gérer les outils de la qualité, planifier les ressources humaines et les responsabilités, mettre en place une matrice de responsabilités, ...
- Communication/Parties prenantes : gérer les canaux de communication, gérer les conflits, communiquer sur la performance et management des parties prenantes, ...
- Approvisionnements, Risques : planifier et maîtriser les approvisionnements (types de contrat, choix des fournisseurs), planifier, identifier et maîtriser les risques, réaliser l'analyse qualitative/quantitative des risques, planifier les réponses aux risques

Capitalisation et clôture du projet

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Méthode démonstrative : vidéos, jeux pédagogiques, méthode interrogative : quizz digitaux.

Méthode expositive : supports powerpoint.

Formation en salle avec projection de diaporamas sous Power Point, commentaires interactifs, retours d'expériences, études de cas.

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.

POUR ALLER PLUS LOIN

Guide du corpus des connaissances en management de projet Guide, PMBOK, Project Management Institute,
Gestion de projet : VINCENT GIARD, Economica, 1991,
Gestion de projets : Le guide exhaustif du management de projets, 5e édition, Robert Buttrick, Critical Chain : Eliyahu M. Goldratt,
Méthodes modernes d'ordonnancement : A. BATTERSBY, Dunod,
Management des risques dans la conduite de projet : Jean Le Bissonnais,
PM Illustrated: A Visual Learner's Guide to Project Management, Mike Griffiths.



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2



PLANIFICATION PROJET (AVEC UN TP EN UTILISANT LE LOGICIEL LIBRE GANTT PROJECT)

Public et pré-requis : La formation s'adresse aux ingénieurs ou techniciens supérieurs, souhaitant approfondir ou diversifier leurs connaissances sur les méthodes et techniques de la planification du Projet.

Objectifs pédagogiques : A l'issue de la formation, le stagiaire connaît :

- Les différents concepts / techniques de la planification du projet,
- Les principales capacités comportementales nécessaires à l'exercice d'une mission du planificateur projet.

DURÉE DE LA FORMATION
2 jours (14 heures)

LIEU
En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS
Mahdi MOVAHEDKHAH
Chef de Projet chez DAHER,
PhD.en Génie Industriel
à l'ECParis,
Certifié PMI/PMP®, PRODUCT
OWNER AGILE®

PROGRAMME

Présentation générale de la Planification de projets :

- Méthode du chemin critique : PERT/CPM
- Méthode de la chaîne critique : CCPM

Les fondamentaux de la planification de Projets :

- Elaboration des diagrammes WBS, OBS, SDP, Work Package, ...
- Construction du réseau des tâches (PERT/CPM, GANTT et CCPM)
- Planification (techniques d'estimation durée)
- Pilotage et contrôle des délais (Jalons, Mesure de l'avancement, ...)
- Pilotage et contrôle des coûts (Courbe en S, Mesure de l'avancement, Suivi budgétaire, ...)
- Pilotage de la disponibilité des ressources (Matrice RACI « OBS-WBS », Calendrier des interventions, ...)

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Formation en salle avec projection de diaporamas sous Power Point, commentaires interactifs, retours d'expériences, études de cas utilisation d'un logiciel libre de planification projet.

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.

POUR ALLER PLUS LOIN

Guide du corpus des connaissances en management de projet Guide, PMBOK, Project Management Institute,
Gestion de projet : VINCENT GIARD, Economica, 1991,
Gestion de projets : Le guide exhaustif du management de projets, 5e édition, Robert Buttrick
Critical Chain : Eliyahu M. Goldratt
Méthodes modernes d'ordonnancement : A. BATTERSBY, Dunod,
Management des risques dans la conduite de projet : Jean Le Bissonnais,
AFNOR (Association Française de Normalisation)



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2



INTRODUCTION À L'ÉCOSYSTÈME ET LA GÉOPOLITIQUE DE L'HYDROGÈNE

Public et pré-requis : La formation s'adresse à tous ceux qui souhaitent développer leurs connaissances générales sur le monde de l'hydrogène et s'initier aux nombreuses nuances et complexités, aussi bien technologiques qu'industrielles, économiques et géopolitiques.

Elle se destine à la fois à de jeunes ingénieurs, managers ou commerciaux. Un background scientifique est préférable mais pas indispensable, les bases chimiques et physiques étant reposées au début du module.

Objectifs pédagogiques : À l'issue de la formation, le stagiaire connaît les méthodes et enjeux de production, distribution et stockage d'hydrogène, l'état de l'art industriel, le business existant et celui qui se construit, les enjeux géopolitiques et stratégiques, ainsi que les retombées économiques et sociales. Puis, il maîtrise de façon plus profonde l'état des lieux à échelle mondiale du marché de l'hydrogène pour les transports, avec ses perspectives, incertitudes et principaux freins et leviers.

DURÉE DE LA FORMATION
2 jours (14 heures)

LIEU
En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS

Loïc BONIFACIO
Ingénieur ESTACA, Analyste marketing chez Plastic Omnium, spécialisé sur les enjeux d'énergie-climat, la géopolitique de l'hydrogène et son marché pour les transports. Mémoire réalisé sur le marché automobile de l'hydrogène par zone géographique.

Nassim RIZOUG
Référént scientifique sur les sujets liés à l'Hydrogène, Enseignant Chercheur HDR à l'ESTACA- Pole Systèmes et énergies embarquées pour le transport –S2ET .

PROGRAMME

Jour 1 : Vision d'ensemble

Introduction

- Propriétés chimiques de l'hydrogène
- Histoire de l'hydrogène, du XIXe siècle à aujourd'hui
- La transition énergétique au XXIe siècle

Production d'hydrogène

- Méthodes basées sur des sources fossiles
- Électrolyse & autres méthodes renouvelables

Stockage, transport & distribution

- Technologies actuelles
- Impacts économiques
- Perspectives

Technologies hydrogène

- Piles à combustibles
- Réservoirs
- Moteurs thermiques
- Combustibles à base d'hydrogène

Différents marchés

- Usages actuels
- Nouveaux marchés & perspectives

Jour 2 : Enjeux géopolitiques, stratégiques & focus sur les transports

Enjeux géopolitiques

- Histoire de l'énergie
- Contexte énergétique selon les régions du monde
- Commerce & zones de tensions

Politiques de l'hydrogène

- Synthèse des nombreux Plans Hydrogène
- Retombées économiques, industrielles et sociales
- Enjeux stratégiques & particularités selon les pays

Marché des transports

- Contexte de la décarbonation dans les transports
- Les multiples formes de l'hydrogène
- Marché automobile
- Marché aéronautique
- Marché ferroviaire
- Marché maritime

Conclusion

- Principaux enjeux
- Perspectives & incertitudes
- Freins & leviers

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Présentation PowerPoint, Vidéos, Études de cas, Exercices.

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session, sous la forme de QCM, questions ouvertes et d'études de cas (on peut en rediscuter).



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2



VÉHICULE ÉLECTRIQUE À HYDROGÈNE

Public et pré-requis : La formation s'adresse à tous ceux qui souhaitent développer leurs connaissances sur les véhicules électriques alimentés par de l'hydrogène.

Objectifs pédagogiques : A l'issue de la formation, le stagiaire connaît les différentes technologies de production et d'utilisation et d'utilisation de l'Hydrogène dans les transports terrestres.

DURÉE DE LA FORMATION

1 jour (7 heures)

LIEU

En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS

Yacine AYD

Ingénieur en Mécatronique
Automobile, Automotive
Technical Engineer chez Bentley
Motors.

Nassim RIZOUG

Référent scientifique sur les
sujets liés à l'Hydrogène,
Enseignant Chercheur HDR à
l'ESTACA- Pole Systèmes et
énergies embarquées pour le
transport –S2ET .

PROGRAMME

Introduction

- Historique des technologies utilisées dans automobiles

Contexte des véhicules électrifiés

- Contexte politique
- Enjeux énergétiques et économiques

Fonctionnement du véhicule

- Architecture des véhicules
- Description et fonctionnement des composants du système de traction
- Procédé chimique de la pile à combustible
- Stockage embarqué de l'hydrogène

Ravitaillement du véhicule

- Production d'hydrogène
- Quel changement pour le consommateur ?

Bilan énergétique

- Quelle place pour cette technologie ?
- Comparaison des véhicule Essence/Diesel/Hybride/BEV/Hydrogène

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Présentation PowerPoint, illustration et schématisation.

SUIVI ET ÉVALUATION

Un quizz de niveau sera effectué en début de stage pour analyser les points forts, et les points à travailler de chaque participant. Un test de contrôle des compétences sera effectué en fin de stage.



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2



PRODUCTION ET VIABILITÉ DE L'HYDROGÈNE DANS LES TRANSPORTS

Public et pré-requis : La formation s'adresse à tous ceux qui souhaitent approfondir leurs connaissances sur la production d'hydrogène. Il est nécessaire d'avoir suivi la formation « Véhicule électrique à hydrogène ».

Objectifs pédagogiques : A l'issue de la formation, le stagiaire connaît les enjeux économiques et énergétiques liés à la production d'hydrogène ainsi que les procédés de production et de transport de l'hydrogène. Le stagiaire sera en mesure de connaître et d'appréhender :

- Les contextes et enjeux du véhicule électrique à hydrogène,
- Les procédés de fabrication de l'hydrogène,
- Le transport et stockage de l'hydrogène,
- Les coûts et bilans énergétiques de la production.

DURÉE DE LA FORMATION

1 jour (7 heures)

LIEU

En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS

Yacine AYD

Ingénieur en Mécatronique
Automobile, Automotive
Technical Engineer chez Bentley
Motors.

Nassim RIZOUG

Référent scientifique sur les
sujets liés à l'Hydrogène,
Enseignant Chercheur HDR à
l'ESTACA- Pole Systèmes et
énergies embarquées pour le
transport –S2ET.

PROGRAMME

Introduction

- Historique des technologies utilisées dans automobiles

Contexte des véhicules électrifiés

- Contexte politique
- Enjeux énergétiques et économiques

Description de l'hydrogène

- Propriétés chimiques
- Caractéristiques
- Procédé chimique de la pile à combustible

Production et transport de l'hydrogène

- Procédés de production (Electrolyse/Reformage/Photosynthèse)
- Les différentes formes de stockages (gazeux/liquides/solides)
- Distribution de l'hydrogène
- Stockage embarqué de l'hydrogène
- Dangerosité

Coût et bilan énergétique

- Quelle place pour cette technologie ?
- Bilan énergétique du puis à la roue
- Coût et viabilité de cette technologie dans l'automobile
- Comparaison énergétique Essence/Diesel/Hybride/BEV/Hydrogène

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Présentation PowerPoint, illustration et schématisation.

SUIVI ET ÉVALUATION

Un quizz de niveau sera effectué en début de stage pour analyser les points forts, et les points à travailler de chaque participant. Un test de contrôle des compétences sera effectué en fin de stage.



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2



PILES À COMBUSTIBLE POUR LE TRANSPORT : TECHNOLOGIE, DIMENSIONNEMENT

Public et pré-requis : La formation s'adresse à tous ceux qui souhaitent développer leurs connaissances sur la pile à combustible appliquée aux transports. Les notions abordées permettront ensuite d'approfondir le sujet, afin de dimensionner/intégrer ou contrôler des systèmes pile à combustible, ou simplement de comprendre les enjeux/challenges face aux autres technologies de powertrain (BEV, hybride...).

Objectifs pédagogiques : A l'issue de la formation le stagiaire connaîtra les leviers principaux pour le dimensionnement d'un système pile à combustible, et aura des ordres de grandeur de rendement, densité de puissance, durée de vie. En plus de connaître les composants de la pile, il aura également une vision du système pile à combustible (composants principaux et gestion : Démarrage, arrêt, chauffe, appel de puissance...). Enfin, nous verrons des exemples concrets présents sur le marché.

DURÉE DE LA FORMATION

1 jour (7 heures)

LIEU

En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS

Gauthier QUENEY

Expert Powertrain chez Faurecia Clean Mobility. Formation de motoriste (énergétique), première expérience en dimensionnement/contrôle des systèmes de dépollution des moteurs Diesel. Puis transition vers le Zéro Emission avec le dimensionnement/hybridation de piles à combustibles pour le transport routier, et la gestion des piles dans le but d'améliorer leur durabilité.

Nassim RIZOUG

Référent scientifique sur les sujets liés à l'Hydrogène, Enseignant Chercheur HDR à l'ESTACA- Pole Systèmes et énergies embarquées pour le transport –S2ET.

PROGRAMME

Contexte

- Objectifs CO2 mondiaux pour les transports (voitures particulières, véhicules commerciaux)
- Powertrain mix
- Production / Stockage / Distribution d'hydrogène

Technologies PAC et principe de fonctionnement

- Oxydation / Réduction / Potentiels électrochimiques
- Courbe de polarisation
- Comparaison des technologies PAC : combustible, plage d'utilisation (puissance, température), rendement

La PEMFC

- Composants / Cellule
- Stack
- Enjeux et perspectives d'évolutions
- Exemples : Toyota Mirai Gen1 et Gen2, Hyundai Nexa

Le système PAC

- Boucle anodique (Hydrogène), recirculation, purges
- Boucle cathodique (Air), suralimentation, humidification externe/interne
- Boucle de refroidissement
- Circuit électrique et conversion de puissance

Dimensionnement et hybridation des PAC pour une application de transport (exemple camion heavy-duty)

- Architectures hybrides / Relation PAC et Batterie / Modes de fonctionnement
- Contraintes performances / rendement / durabilité
- Densité de puissance / énergie

OBJECTIFS À ATTEINDRE

La formation a pour but de mettre en évidence les bénéfices/contraintes liées à l'utilisation de piles à combustible dans le transport routier. Le Powertrain constitué d'un système pile à combustible, d'une batterie, de convertisseurs et d'un moteur électrique devra respecter les requis de performances, durabilité et rendement imposés par le cahier des charges du véhicule.

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Animation autour d'une présentation. Traitement d'exemples.

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2



PILES À COMBUSTIBLE POUR LE TRANSPORT : INTÉGRATION, GESTION

Public et pré-requis : La formation s'adresse à tous ceux qui souhaitent développer leurs connaissances sur la pile à combustible appliquée aux transports. Les notions abordées permettront ensuite d'approfondir le sujet, afin de dimensionner/intégrer ou contrôler des systèmes pile à combustible, ou simplement de comprendre les enjeux/challenges face aux autres technologies de powertrain (BEV, hybride...).

Objectifs pédagogiques : A l'issue de la formation le stagiaire connaîtra les leviers principaux pour le dimensionnement d'un système pile à combustible, et aura des ordres de grandeur de rendement, densité de puissance, durée de vie. En plus de connaître les composants de la pile, il aura également une vision du système pile à combustible (composants principaux et gestion : Démarrage, arrêt, chauffe, appel de puissance...). Enfin, nous verrons des exemples concrets présents sur le marché.

DURÉE DE LA FORMATION

1 jour (7 heures)

LIEU

En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS

Gauthier QUENEY

Expert Powertrain chez Faurecia Clean Mobility. Formation de motoriste (énergétique), première expérience en dimensionnement/contrôle des systèmes de dépollution des moteurs Diesel. Puis transition vers le Zéro Emission avec le dimensionnement/hybridation de piles à combustibles pour le transport routier, et la gestion des piles dans le but d'améliorer leur durabilité.

Nassim RIZOUG

Référent scientifique sur les sujets liés à l'Hydrogène, Enseignant Chercheur HDR à l'ESTACA- Pole Systèmes et énergies embarquées pour le transport –S2ET.

PROGRAMME

Contraintes d'intégration de la pile à combustible dans le véhicule

- Intégration dans le circuit de refroidissement du véhicule (boucles haute/moyenne/basse température, aérotherme, refroidisseur d'air de suralimentation)
- Intégration dans la chaîne de traction électrique (convertisseurs)
- Exemples : Toyota Mirai Gen1 et Gen2, Hyundai Nexo

Gestion thermique / hygrométrie et électrique de la PAC – Conditions opératoires

- Stoechiométrie, Humidité relative / Dew point, Pression et Température
- Démarrage/arrêt/ralenti
- Opération normale
- Fortes puissances / intérêt de l'hybridation
- Durabilité
- Exemples : Toyota Mirai Gen1 et Gen2, Hyundai Nexo, Camion Heavy-Duty

Gestion de la sécurité H2

- Aspect réglementaire / Risque
- Capteurs H2 : caractéristiques / emplacement
- Bornes de recharge

Durée de vie / entretien / recyclage

- Durabilité : gestion au niveau composant, au niveau contrôle
- Entretien et recyclage

OBJECTIFS À ATTEINDRE

La formation a pour but de mettre en évidence les bénéfices/contraintes liées à l'utilisation de piles à combustible dans le transport routier. Le Powertrain constitué d'un système pile à combustible, d'une batterie, de convertisseurs et d'un moteur électrique devra respecter les requis de performances, durabilité et rendement imposés par le cahier des charges du véhicule.

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Animation autour d'une présentation. Traitement d'exemples.

SUIVI ET ÉVALUATION

Une évaluation de validation des acquis avec retour du formateur sera réalisée à la fin de la session.

PRE REQUIS

La pile à combustible dans les transports : Technologie et dimensionnement



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2

NEW



CURSUS ELECTROTECHNIQUE

Public et pré-requis : Cette formation s'adresse aux techniciens, mais plus généralement, à toute personne souhaitant acquérir des bases en électricité et en électronique et qui souhaite évoluer dans le domaine de la mobilité.

Objectifs pédagogiques : A l'issue de la formation, le stagiaire sera en mesure de maîtriser les bases de l'électricité, notamment de reconnaître les différents composants électriques et électroniques de base équipant les véhicules. Il connaîtra leurs rôles et leurs interactions. Il sera capable d'effectuer des mesures à l'aide des équipements dédiés, d'établir un diagnostic en vue de dimensionner le système.

DURÉE DE LA FORMATION
15 jours (105 heures)

LIEU
En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS
Yacine AYD
Ingénieur en Mécatronique
Automobile, Automotive
Technical Engineer chez Bentley
Motors.

PROGRAMME

Bases de l'électricité niveau 1 (3 jours)

- Généralité
 - La matière
 - Le sens du courant
 - L'intensité
 - La tension
 - La résistance
 - Les actions du courant électrique
- Les lois électriques
- Les appareils de mesures
- Les composants de base du véhicule
 - La batterie
 - Les fusibles
 - Le relais
 - Le démarreur
 - L'alternateur
- Les contrôles électriques
 - Les faisceaux électriques
 - Mesure du courant de repos
- Recherche et lecture de schéma électrique

Bases de l'électricité niveau 2 (3 jours)

- Rappel généralité
- Les capteurs
 - Fonctionnement (magnétique/inductif/effet hall...)
 - Contrôle des capteurs
- Les composants électroniques
- Les caractéristiques des signaux sinusoïdaux
- Les actionneurs
- Introduction au multiplexage

Les composants électroniques/électriques d'un véhicule (2 jours)

- Architecture des composants dans le véhicule
- Fonctionnement
 - Des machines synchrones/asynchrones
 - Convertisseurs DC/DC
 - Inverter
 - OBC
 - Batterie Lithium
 - Alternateur
 - Alternodémarreur

Dimensionnement des composants (3 jours)

- Rappel généralités électriques
- Installation électrique domestique et tertiaire
 - Rappel de la législation
 - Les niveaux d'habilitations
 - Fonctionnement des installations
- Dimensionnement d'une ligne électrique
- Dimensionnement d'un fusible
- Modélisation des composants
- Dimensionnement des composants

Diagnostic Electrique (2 jours)

- Utilisation client
 - Utilisation quotidienne du véhicule
 - Limite de fonctionnement
- Collecte des symptômes et interprétation
- Hypothèses
- Outil de diagnostic
 - Multimètre
 - Oscilloscope
- Méthode de diagnostic
 - Principe cause/conséquence
 - Les 6 étapes du diagnostic
- Résultat

Multiplexage (2 jours)

- Rappel : fonctionnement des réseaux multiplexés
- Les architectures du multiplexage et les différents réseaux (CAN/LIN/Flexray)
- Le CAN
 - Les caractéristiques du CAN H/S
 - Le CAN High speed
 - Le CAN Low speed
 - Comprendre et visualiser les bus de données
- Le LIN
 - Les caractéristiques du LIN
- Types de défauts possibles sur le CAN
- Contrôle et mesure du CAN

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Présentation PowerPoint, illustration et schématisation, TP sur maquette, TP sur véhicule, exercices sur feuille.

SUIVI ET ÉVALUATION

Un quizz de niveau sera effectué en début de stage pour analyser les points forts, et les points à travailler de chaque participant. Un test de contrôle des compétences sera effectué en fin de stage.



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2

NEW



MATÉRIAUX CRITIQUES POUR LES TRANSPORTS

Public et pré-requis : La formation s'adresse à tous les employés amenés à traiter, de près ou de loin, des questions stratégiques relatives aux métaux et autres matériaux sensibles en termes de disponibilité sur les marchés et/ou d'impact environnemental. Elle se destine donc à la fois à des profils ingénieurs, managers ou commerciaux. Un background scientifique est préférable mais pas indispensable, les bases physiques étant reposées lorsque nécessaire.

Objectifs pédagogiques : À l'issue de la formation, le stagiaire connaît les principaux enjeux autour des principaux métaux et autres matériaux critiques. Il a ensuite pu parcourir l'état de l'art des études et projets sur le sujet, et s'exercer avec les différents ordres de grandeur et chiffres clés. Enfin, de par les études de cas et moments d'échange, il repart avec des clés d'analyse sur l'actualité et les réglementations.

DURÉE DE LA FORMATION
1 jour (7 heures)

LIEU
En présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS

Loïc BONIFACIO
Anciennement analyste marketing chez un équipementier automobile, spécialisé sur les enjeux d'énergie-climat, l'hydrogène et les ACV (Analyses du Cycle de Vie). Membre des collectifs Pour un Réveil Écologique et Aéro Décarbo, en charge d'éléments d'analyse et de vulgarisation, principalement sur les transports, l'énergie et questions stratégiques.

PROGRAMME

Introduction

- Tour de table & présentation
- Contexte scientifique
 - Émissions de CO2 & changement climatique
 - Accord de Paris & autres COP
 - Rapports du GIEC
- Contexte industriel
 - Annonces Commission Européenne
 - Questions de neutralité carbone
 - Demandes clients
 - Crises récentes
 - Grandes questions stratégiques

État de l'art

- Criticité géologique
- Questions géopolitiques
- Bilans environnementaux
- Implications économiques

Études de cas

- Impact sur les chaînes d'approvisionnement (échelle micro)
 - Dans les transports
 - Dans l'énergie
- Impacts globaux sur l'économie (échelle macro)
 - Questions structurelles
 - Impacts et risques de propagation des différentes crises
- Leviers d'adaptation et d'atténuation
 - En termes d'outils et méthodes
 - En termes de marchés et de fournisseurs

Clôture

- Discussion des actualités
- Insights sur les réglementations à venir
- Évaluation
- Conclusions & debrief
- Pour aller plus loin

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Présentation PowerPoint, Vidéos, Études de cas, Exercices et Quiz.

SUIVI ET ÉVALUATION

Des évaluations de validation des acquis avec retour du formateur sont réalisées au fur et à mesure et à la fin de la session, sous la forme de QCM en ligne.



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2

NEW



ANALYSES PROSPECTIVES & ENJEUX DE L'APPROVISIONNEMENT ÉNERGÉTIQUE POUR LES TRANSPORTS

Public et pré-requis : La formation s'adresse à tous ceux qui souhaitent comprendre le monde de l'énergie et de façon générale ses implications avec l'ensemble des transports, la société et son économie. Elle se destine à la fois à des profils ingénieurs, managers ou commerciaux. Un background scientifique est préférable mais pas indispensable, les bases chimiques et physiques étant reposées lorsque nécessaire.

Objectifs pédagogiques : À l'issue de la formation, le stagiaire détient, sur base de démonstrations, exemples et extrapolations, des clés de lecture sur l'approvisionnement en énergie des transports. Il connaît également les principales limites, solutions et enseignements qu'il est possible de ressortir de la littérature actuelle et de celle qui se construit. Enfin, il possède des pistes d'analyse quant au caractère prospectif du sujet.

DURÉE DE LA FORMATION
1 jour (7 heures)

LIEU
Présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS

Loïc BONIFACIO
Anciennement analyste marketing chez un équipementier automobile, spécialisé sur les enjeux d'énergie-climat, la géopolitique de l'hydrogène et son marché pour les transports. Membre des collectifs engagés Pour un Réveil Écologique et Aéro Décarbo, en charge d'éléments de vulgarisation et d'analyse, notamment sur l'hydrogène.

PROGRAMME

Introduction

- Prenons un exemple emblématique
 - Biocarburants dans l'aérien : ok, sujet facile
 - ZEROe, avion hydrogène et écosystème industriel : problème résolu ?
 - Production d'hydrogène, d'énergie au sens large et grands scénarios : éléments de base
 - Pré-étude et ordres de grandeurs

- Maintenant, extrapolons
 - Transports et énergie : une relation intense et complexe
 - Le reste de l'économie, l'ensemble de la société... rien n'y échappe

Des limites en tout genre

- Lois de la physique
 - Rendements thermodynamiques
 - Notion d'entropie
- Entre physique et économie
 - EROI : Energy Return On Investment
 - Densité de ressources et innovation technologique
 - Atteintes de limites, flux physiques et cours des marchés

- Industrie et temporalité
 - TRL : Technology Readiness Level
 - Compétences et temps de formation
 - Durées de vie et vitesses de déploiement industrielles

Des solutions pourtant bien connues

- Transfert modal
 - Intensité énergétique selon les modes de transports
 - Analyse des critères concurrentiels actuels
- Optimisation
 - Dimensionnement véhicule
 - Taux de remplissage
- Sobriété
 - Priorisation des usages
 - Arbitrages sur des ressources partagées

Synthèse & enseignements

- Politiques & considérations actuelles
 - Questions de durabilité du modèle en cours
 - Lois physique et capacités industrielles : limites dures
 - Critères concurrentiels et constructions économiques : limites molles
- Perspectives d'évolutions
 - « Le poisson qui bouge... »
 - Différents discours
 - Études passées, en cours et à venir sur le sujet
- Conclusions

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Présentation PowerPoint, Vidéos, Études de cas, Exercices et Quiz.

SUIVI ET ÉVALUATION

Des évaluations de validation des acquis avec retour du formateur sont réalisées au fur et à mesure et à la fin de la session, sous la forme de QCM en ligne.



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2

NEW



ANALYSE DE CYCLE DE VIE ET ÉCONOMIE CIRCULAIRE

Objectifs pédagogiques : À l'issue de la formation, le stagiaire a conscience de la finalité de l'ACV, de sa puissance et de son champ d'utilisation actuel dans le secteur automobile. Il a connaissance de son intérêt futur à un niveau réglementaire européen. Il connaît de très nombreux ordres de grandeur d'impact différenciés par motorisation et segmentation véhicule. Il est capable d'exprimer un regard critique sur tout document relatif à l'impact environnemental d'un véhicule routier. Il a conscience du cadre politique, économique et sociétal nécessaire à l'émergence de l'Économie circulaire. Il est capable d'exprimer des éléments clairs d'objectivation ayant menés aux choix du véhicule électrique à batterie en Europe. Il connaît l'état de l'art de la batterie, de ses chimies, de ses acteurs mondiaux, du recyclage et des défis à venir sur ce sujet.

DURÉE DE LA FORMATION
2 jours (14 heures)

LIEU
Présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS

Louis-Pierre GEFFRAY
Formé aux enjeux énergie-climat, anciennement indépendant travaillant sur les questions d'analyse de cycle de vie spécifique à la mobilité routière. À présent expert mobilité au sein de la Plateforme Mobilité en Transition de l'IDDRI Institut du Développement Durable et des Relations Internationales.

Jean-Philippe HERMINE
Ancien Directeur de la Stratégie Environnement du Groupe Renault. Anime au sein de l'IDDRI une plateforme multi acteurs sur l'électrification et la décarbonation de la mobilité, avec le soutien de la Fondation européenne pour le climat (ECF).

PUBLIC ET PRÉREQUIS

La formation s'adresse à tous ceux qui souhaitent développer leur expertise sur le champ de l'ACV, aborder les détails méthodologiques, connaître les ordres de grandeur spécifique à l'automobile et approfondir leurs connaissances sur la compréhension et l'évolution contemporaine du secteur en lien avec le défi colossal de la décarbonation.

Elle se destine à la fois à des profils ingénieurs, managers ou commerciaux. Un background scientifique est préférable mais pas indispensable, les bases physiques étant rappelées ou explicitées si nécessaire.

PROGRAMME

Une nouvelle donne réglementaire au sein de l'Union Européenne : Le Green Deal

- CAFE
- Euro7
- AFIR
- ETS & ETS2
- Règlement batterie
- MACF
- REDII
- Règlement VHU
- ETD

Un outil d'aide à la prise de décision en voie d'harmonisation

- L'ACV un outil déjà commun chez les constructeurs – Rapport Climat Renault
- GHG Protocol
- Norme ISO

Présentation de l'outil ACV

- Décomposition de l'outil sur les phases de vie produit
- Indicateurs environnementaux couverts
- Empreinte carbone et scope
- Sources de données : primaires et génériques (Base Gabi)
- Les bonnes questions à se poser à la lecture d'un rapport ACV

Étude de cas : Groupe Renault

- Indicateurs environnementaux du Groupe
- Objectivation des choix technologiques
- Définition d'un prix interne du carbone
- Cohérence de la démarche auprès des parties prenantes – SBTi
- Ordres de grandeurs d'impact : Renault Zoé, Twizy, Clio V Tce

Mise en perspective des évolutions du secteur automobile

- Refactory – Flins
- Démarche d'Éco-conception et cadre nécessaire à son implémentation
- Exercice pratique : composition matière caisse véhicule
- Rétrofit
- Allongement de la durée de vie véhicule
- Dissociation de la création de valeur de la transformation de matière

Arrêt sur image : le choix de la batterie de traction

- Composition matière d'une cellule et architecture
- Chimies de cathode et performance comparées
- Acteurs actuels et futurs de la production de batterie
- Impacts à la fabrication, durée de vie et recyclabilité
- Projets industriels sur la filière recyclage

Enjeux matières et recyclage : Économie circulaire

- Projet Generate, focus : cuivre, cobalt, lithium, terres rares, nickel
- Composition matière véhicule
- État de l'art de la filière recyclage
- Le défi technico-économique sous-jacent pour une filière plus performante

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Présentation PowerPoint, Vidéos, retours d'expériences, études de cas et calculs simples.



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2

NEW



BILAN CARBONE DANS LES TRANSPORTS (VERSION 1 JOUR)

Public et pré-requis : La formation s'adresse à tous les employés amenés à traiter, de près ou de loin, des ACV (ou bilans carbone, si le focus n'est porté que les émissions de gaz à effet de serre). Elle se destine donc à la fois à des profils ingénieurs, managers ou commerciaux, même si ces premiers seront a priori les plus concernés. Un background scientifique est préférable mais pas indispensable, les bases chimiques et physiques étant reposées lorsque nécessaire.

Objectifs pédagogiques : À l'issue de la formation, le stagiaire possède les notions clés relatives aux ACV, tout en ayant pu observer quelques exemples concrets et mettre rapidement en application. Le contexte scientifique, industriel et politique lui a également été rappelé, lui permettant d'avoir une synthèse des éléments importants.

DURÉE DE LA FORMATION
1 jour (7 heures)

LIEU
Présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS

Loïc BONIFACIO
Anciennement analyste marketing chez un équipementier automobile, spécialisé sur les enjeux d'énergie-climat, l'hydrogène et les ACV (Analyses du Cycle de Vie). Membre des collectifs engagés Pour un Réveil Écologique et Aéro Décarbo, en charge d'éléments de vulgarisation et d'analyse, principalement sur les transports, l'énergie et les bilans carbone.

PROGRAMME - VERSION CONDENSÉE

Introduction

- Tour de table & présentation
- Contexte scientifique
 - Émissions de CO2 & changement climatique
 - Accord de Paris & autres COP
 - Rapports du GIEC
- Contexte industriel
 - Annonces Commission Européenne
 - Questions de neutralité carbone
 - Demandes clients

Analyses du Cycle de Vie

- Méthodologie
 - Construction & lecture d'une ACV
 - Principales notions & définitions
- Cas d'applications simples

Cas d'étude : rapport de l'ADEME

- Présentation de l'étude
 - Comparaison des bilans – Véhicules thermiques, électriques & hydrogène
 - Principales sensibilités
 - Quelques limites
- Calculs dérivés & personnalisation du modèle
 - Modification des dimensionnements selon le CDC
 - Mise en application
- Extrapolation
 - Au-delà de l'automobile
 - Au-delà de la France

Clôture

- Ouverture sur les autres impacts environnementaux
 - Rappel des principaux effets hors-CO2
 - Différents impacts environnementaux, autres que le changement climatique
 - Questions de méthodologie pour gérer les différents indicateurs
- Évaluation
- Conclusions & debrief
- Pour aller plus loin

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Présentation PowerPoint, Vidéos, Études de cas, Exercices et Quiz.

SUIVI ET ÉVALUATION

Des évaluations de validation des acquis avec retour du formateur sont réalisées au fur et à mesure et à la fin de la session, sous la forme de QCM en ligne.



FONDAMENTAUX
NIVEAU 1
NIVEAU 2

NEW



BILAN CARBONE DANS LES TRANSPORTS (VERSION 2 JOURS)

Public et pré-requis : La formation s'adresse à tous les employés amenés à traiter, de près ou de loin, des ACV (ou bilans carbone, si le focus n'est porté que les émissions de gaz à effet de serre). Elle se destine donc à la fois à des profils ingénieurs, managers ou commerciaux, même si ces premiers seront a priori les plus concernés. Un background scientifique est préférable mais pas indispensable, les bases chimiques et physiques étant reposées lorsque nécessaire.

Objectifs pédagogiques : À l'issue de la formation, le stagiaire possède les notions clés relatives aux ACV, tout en ayant pu observer quelques exemples concrets et mettre en application. Le contexte scientifique et politique lui a également été rappelé, lui permettant d'avoir une synthèse des éléments importants. Par rapport à la version d'une journée, ce module développe les mises en application, le contexte autour des enjeux, ainsi que les différents types de besoins, et modèles pour y répondre.

DURÉE DE LA FORMATION
2 jours (14 heures)

LIEU
Présentiel à
Saint-Quentin-en-Yvelines
(78) ou en distanciel

INTERVENANTS

Loïc BONIFACIO
Anciennement analyste marketing chez un équipementier automobile, spécialisé sur les enjeux d'énergie-climat, l'hydrogène et les ACV (Analyses du Cycle de Vie). Membre des collectifs engagés Pour un Réveil Écologique et Aéro Décarbo, en charge d'éléments de vulgarisation et d'analyse, principalement sur les transports, l'énergie et les bilans carbone.

PROGRAMME - VERSION COMPLÈTE

JOUR 1 / 2

Introduction

- Tour de table & présentation
- Contexte scientifique
 - Émissions de CO₂ & changement climatique
 - Accord de Paris & autres COP
 - Rapports du GIEC
 - Focus sur le 1er volet : Constat scientifique
 - Focus sur le 3ème volet : Principaux leviers
- Contexte industriel
 - Annonces Commission Européenne
 - Questions de neutralité carbone
 - Demandes clients

Analyses du Cycle de Vie

- Méthodologie
 - Construction & lecture d'une ACV
 - Principales notions & définitions
- Cas d'applications simples

Cas d'étude : rapport de l'ADEME (partie 1)

- Présentation de l'étude
 - Comparaison des bilans – Véhicules thermiques, électriques & hydrogène
 - Principales sensibilités
 - Quelques limites
 - Exercice de restitution : présentation des résultats

JOUR 2 / 2

Différents types d'analyses

- ACV de constructeurs
 - Exemple de Renault
 - Exemple de Polestar
- ACV de composants
- ACV / Bilan d'extraction - raffinage de matières premières
 - Différents métaux
 - Fibre de carbone

Cas d'étude : rapport de l'ADEME (partie 2)

- Calculs dérivés & personnalisation du modèle
 - Modification des dimensionnements selon le CDC
 - Mise en application
 - Exercice de restitution : présentation de la méthode pour répondre à différents CDC
- Extrapolation
 - Au-delà de l'automobile
 - Au-delà de la France

Différents besoins et modèles pour y répondre

- Principales demandes pouvant s'effectuer
 - Venant de l'écosystème industriel
 - Venant de la réglementation
 - Venant d'organismes ou cabinets réalisant une ACV
- Différents besoins et modèles associés
 - Quels indicateurs suivre
 - Différents périmètres possibles
 - Exploitation publique ou non des résultats
 - Quelques exemples de modèles simplifiés
 - Principales références & bases de données pour des bilans complets

Clôture

- Ouverture sur les autres impacts environnementaux
- Rappel des principaux effets hors-CO₂
- Différents impacts environnementaux, autres que le changement climatique
- Questions de méthodologie pour gérer les différents indicateurs
- Évaluation
- Conclusions & debrief
- Pour aller plus loin

MOYENS PÉDAGOGIQUES

Présentation PowerPoint, Vidéos, Études de cas, Exercices et Quiz.

SUIVI ET ÉVALUATION

Des évaluations de validation des acquis avec retour du formateur sont réalisées au fur et à mesure et à la fin de la session, sous la forme de QCM en ligne.

CONDITIONS GÉNÉRALES DE VENTES SESSIONS INTERENTREPRISES

1 - OBJET ET CHAMP D'APPLICATION

Les présentes Conditions Générales de Vente (CGV) ont pour objet de définir les conditions générales de participation aux sessions de formation interentreprises organisées par ESTACA.

Toute inscription par le Client vaut commande réputée acceptée par ce dernier à compter de la réception de la confirmation d'inscription émise par ESTACA et implique son adhésion pleine et entière aux présentes CGV qui prévalent sur tout autre document du Client, notamment sur ses conditions générales d'achat.

2 - MODALITÉS D'INSCRIPTION ET DE COMMANDE

Toute inscription à une session de formation se fera dans un délai de 4 semaines avant la date de début de la session.

L'inscription pourra se faire sous format électronique, par fax, téléphone ou courrier. ESTACA se réserve la possibilité d'accepter des inscriptions plus tardives. Le nombre de participants par session est limité.

3 - CONFIRMATION D'INSCRIPTION - CONVOCATION DES PARTICIPANTS

L'inscription définitive ne sera prise en compte qu'après réception par le centre organisateur d'un bulletin d'inscription sous format électronique, fax ou courrier dûment rempli. Aucun bulletin d'inscription incomplet ne pourra être pris en compte.

En l'absence de réception du bulletin d'inscription 3 semaines avant le début de la session, ESTACA se réserve expressément le droit de disposer librement des places retenues par le Client après en avoir informé celui-ci.

Une convention de formation régissant les termes d'exécution sera adressée au plus tard 3 semaines avant le début de la formation au Responsable Formation de l'entreprise signataire.

Une convocation nominative destinée au Participant sera envoyée au plus tard une semaine avant le début de la session et fournira l'ensemble des renseignements pratiques relatifs à la session (horaires, moyens d'accès, ...) et aux particularités éventuelles.

4 - PRIX - FACTURATION ET RÈGLEMENT

PRIX : Les frais d'inscription recouvrent les prestations pédagogiques (enseignement, travaux pratiques, utilisation de simulateurs et autres outils informatiques, documentation remise, fournitures nécessaires) ainsi que les frais de pause et de repas du midi. Ils ne comprennent pas les frais de transport et d'hébergement éventuels.

Les prix indiqués sur le bon de commande sont en Euro hors taxes, à majorer de la TVA au taux en vigueur et de tous autres éventuels impôts et/ou taxes retenus à la source. Toute session commencée est due en entier.

FACTURATION : La facture est adressée en fin de formation au Client, en double exemplaire si précisé sur le bulletin d'inscription.

RÈGLEMENT : Le paiement se fera à réception de la facture par chèque à l'ordre ESTACA – 12, avenue Paul Delouvrier 78180 Montigny-le-Bretonneux ou par virement bancaire.

Concernant les contrats de formation (financement personne physique à ses frais) uniquement.

A compter de la date de la signature du contrat de formation, le Client dispose d'un délai de 10 jours pour se rétracter. Il en informe l'ESTACA par lettre recommandée avec accusé de réception (L 6353- 5 du code du travail).

Dans ce cas aucune somme ne pourra être exigée du Client. A l'expiration du délai, il ne peut être payé une somme supérieure à 30 % du prix (se reporter au contrat de formation pour le montant précis). Le solde donne lieu à un échelonnement des paiements au fur et à mesure du déroulement de l'action de formation, comme stipulé au contrat de formation.

PÉNALITÉS DE RETARD : Les sommes non payées à l'échéance indiquée sur la facture donneront lieu au paiement par le Client de pénalités de retard fixées à trois (3) fois le taux d'intérêt légal. Ces pénalités sont exigibles de plein droit et jusqu'au paiement complet.

5 - RÈGLEMENT PAR UN OPCO

Si le Client souhaite que le règlement soit émis par l'OPCO dont il dépend, il lui appartient :

- avant le début de la session, de faire une demande de prise en charge, de s'assurer de son acceptation et de l'indiquer explicitement sur le bulletin d'inscription,
- de s'assurer de la bonne fin du paiement par l'organisme désigné.

ESTACA s'engage à fournir au Client les documents nécessaires pour faire sa demande auprès de l'OPCO.

Si l'OPCO ne prend en charge que partiellement le coût de la formation, le reliquat sera facturé au Client.

La prise en charge de l'OPCO avant le 1er jour de la session conditionne l'inscription définitive et l'accès à la formation.

En cas de non-paiement par l'OPCO, pour quelque motif que ce soit, le client sera redevable de l'intégralité du coût de la formation et sera facturé du montant correspondant.

À l'issue de la session, ESTACA adresse à l'OPCO une facture accompagnée d'une copie de l'attestation de présence signée par le Participant.

6 - CONDITIONS D'ANNULATION ET DE REPORT - SUBSTITUTION

Par le client : Tout cas d'annulation par le Client doit être communiqué par écrit à ESTACA.

Pour toute annulation, fût-ce en cas de force majeure, moins de quatorze (14) jours calendaires avant le début de la session, 50 % du coût du stage sera définitivement facturé par ESTACA au Client, sauf en cas de remplacement par un participant du même établissement, confirmé par l'envoi d'un nouveau bulletin d'inscription. Pour toute inscription annulée moins de sept (7) jours calendaires avant le début de la session, ou non annulée (notamment absentéisme ou abandon), 100 % du coût du stage sera définitivement facturé par ESTACA au Client. En cas de départ imprévu dûment justifié par le Client, le Participant pourra être admis à participer à une session ultérieure après accord préalable d'ESTACA.

Par ESTACA : ESTACA se réserve le droit d'annuler ou de reporter une session, notamment en cas de nombre insuffisant de participants afin d'assurer de bonnes conditions pédagogiques. Le Client est informé au plus tard 2 semaines avant la date de session commandée.

Les règlements reçus seront intégralement remboursés. Aucune indemnité ne sera versée au Client à raison d'un report ou d'une annulation du fait ESTACA.

7- INFORMATIQUE ET LIBERTÉS

Les informations à caractère personnel qui sont communiquées par le client à ESTACA pour l'exécution de la session pourront être communiquées aux partenaires contractuels d'ESTACA pour les besoins de ladite Prestation. Conformément aux dispositions de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, le Client peut à tout moment exercer son droit d'accès, d'opposition et de rectification dans le fichier ESTACA.

Conformément aux obligations du RGPD, les données personnelles que vous nous communiquerez ne seront utilisées que dans le cadre des relations commerciales entre vous et le service Formation Continue de l'ESTACA.

Les données ne seront pas utilisées à des fins sortant du cadre du service demandé et suivant les conditions générales d'utilisation des données personnelles (voir site : www.estaca.fr).



CONTACTS :

Sylvain ZLIZI, Responsable formation continue - +33 1 76 52 11 56 - +33 6 42 59 95 43 - sylvain.zlizi@estaca.fr

Florence LELOIR, Inscriptions, organisation, administratif - +33 1 76 52 11 39 - florence.leloir@estaca.fr

ESTACA Paris-Saclay

12 avenue Paul Delouvrier - RD 10
78180 Montigny-le-Bretonneux
Tél. : 01 75 64 50 41

ESTACA Laval

Parc Universitaire Laval-Changé
Rue Georges Charpak - BP 76121
53061 Laval Cedex 9
Tél. : 02 43 59 47 00

ESTACA Bordeaux

Esplanade des Arts et métiers
33405 Talence

www.formation-continue.estaca.fr / www.estaca.fr

