

Interactions UTC

1. [Home](#)
2. [Themes](#)
3. [Mechanical and Materials sciences & engineering; acoustics](#)
4. Chef d'orchestre

Chef d'orchestre

Yvan Lambert aura occupé tous les métiers de l'automobile avant de diriger, au sein du groupe PSA Peugeot Citroën, la conception du futur remplaçant d'un monospace bien connu. Portrait...

27 Apr 2010



L'automobile est sans aucun doute l'une des industries les plus riches en terme de compétences métiers. C'est probablement ce qui aura séduit Yvan Lambert, ingénieur-docteur UTC, aujourd'hui directeur de projet à PSA, même si sa carrière ne commence pas

dans l'automobile mais dans le nucléaire. Son diplôme d'ingénieur en poche, doublé d'un DEA en science des matériaux suivi en parallèle lors de sa dernière année d'études, Yvan Lambert soutient, seulement deux ans plus tard, sa thèse en collaboration avec Framatome, entreprise de fournitures pour l'industrie nucléaire. « Forte d'un dynamisme entrepreneurial, l'UTC était pionnière en recherche partenariale et coopération avec l'industrie. J'ai ainsi pu effectuer mon doctorat en lien direct avec une entreprise, une première à l'époque, et qui consistait en la détermination d'un critère d'endommagement pour caractériser la fatigue thermique des tuyauteries de centrales nucléaires ». L'ingénieur UTC a alors l'opportunité d'intégrer la direction des constructions navales, désireuse de transposer des méthodologies, mises en oeuvre au cours de sa thèse, au contrôle de l'étanchéité de protections thermiques appliquées aux navires de guerre.

Un an plus tard, au sein du groupe Arcelor, Yvan Lambert a l'occasion de se "rapprocher" des produits pour l'automobile. « Nous développons pour le compte de constructeurs de nouvelles nuances d'acier » explique-t-il. Parmi ces constructeurs figurent alors Renault et PSA Peugeot Citroën. C'est finalement ce dernier qu'Yvan Lambert rejoint en 1990. « Je souhaitais au fond de moi-même travailler au développement d'automobiles. J'avais envie de devenir le maître d'oeuvre d'un ensemble, à savoir la voiture, plutôt que de m'intéresser simplement à l'une de ses parties par l'intermédiaire des matériaux ». Mais d'abord, l'ingénieur UTC occupe en dix ans tous les métiers de la conception, d'ingénieur d'étude à ingénieur d'essais, en passant par ingénieur méthodes, accumulant ainsi des compétences à la fois techniques et managériales, et avec elles une vision globale de l'entreprise et de sa R&D. « Cette mobilité interne fait partie intégrante du parcours de compétences et de progression au sein du groupe PSA, d'ailleurs aujourd'hui structuré en filières de compétences ».

En 2000, ce père de trois enfants est nommé responsable du pôle Synthèse sécurité véhicule, en charge de tester les capacités des véhicules dans le domaine de la sécurité active et passive,

notamment au travers de crash tests, avant de prendre en 2004 la direction de la stratégie du groupe. Yvan Lambert rejoint enfin en 2008 l'est de la France et la plateforme de développement de PSA Peugeot-Citroën à Sochaux. « Une expérience d'une année qui s'avèrera formatrice dans l'organisation, le management, le suivi technique ou encore le pilotage d'activités, avant d'assurer la direction complète d'un projet dans sa totalité » confie-t-il. Par "projet", comprendre "véhicule", dont la conception sur cinq ans comporte globalement trois phases distinctes. D'abord, la définition élémentaire du véhicule, son style, son architecture. Puis son développement proprement dit, avec le design des pièces, leur assemblage, jusqu'à la réalisation des premiers prototypes. La phase, enfin, d'industrialisation du véhicule. « Autant d'étapes que le directeur de projets est sensé mettre en musique à la manière d'un chef d'orchestre, dans des contextes souvent contradictoires de qualité, coûts et délais, dans une vision prospective en phase avec le marché ». C'est en qualité de directeur de projet qu'Yvan Lambert dirige donc depuis 2008 la conception du futur remplaçant du monospace C4 Picasso de Citroën, qui pourrait être commercialisé dès la fin 2012. Clause de confidentialité oblige, Yvan Lambert n'en dira pas plus, si ce n'est la certitude de voir ce modèle proposer une version hybride. À suivre...