



onisep

POURQUOI PAS MOI ?



LES MÉTIERS DU GRAND PARIS EXPRESS

www.onisep.fr

LES MÉTIERS DU GRAND PARIS EXPRESS

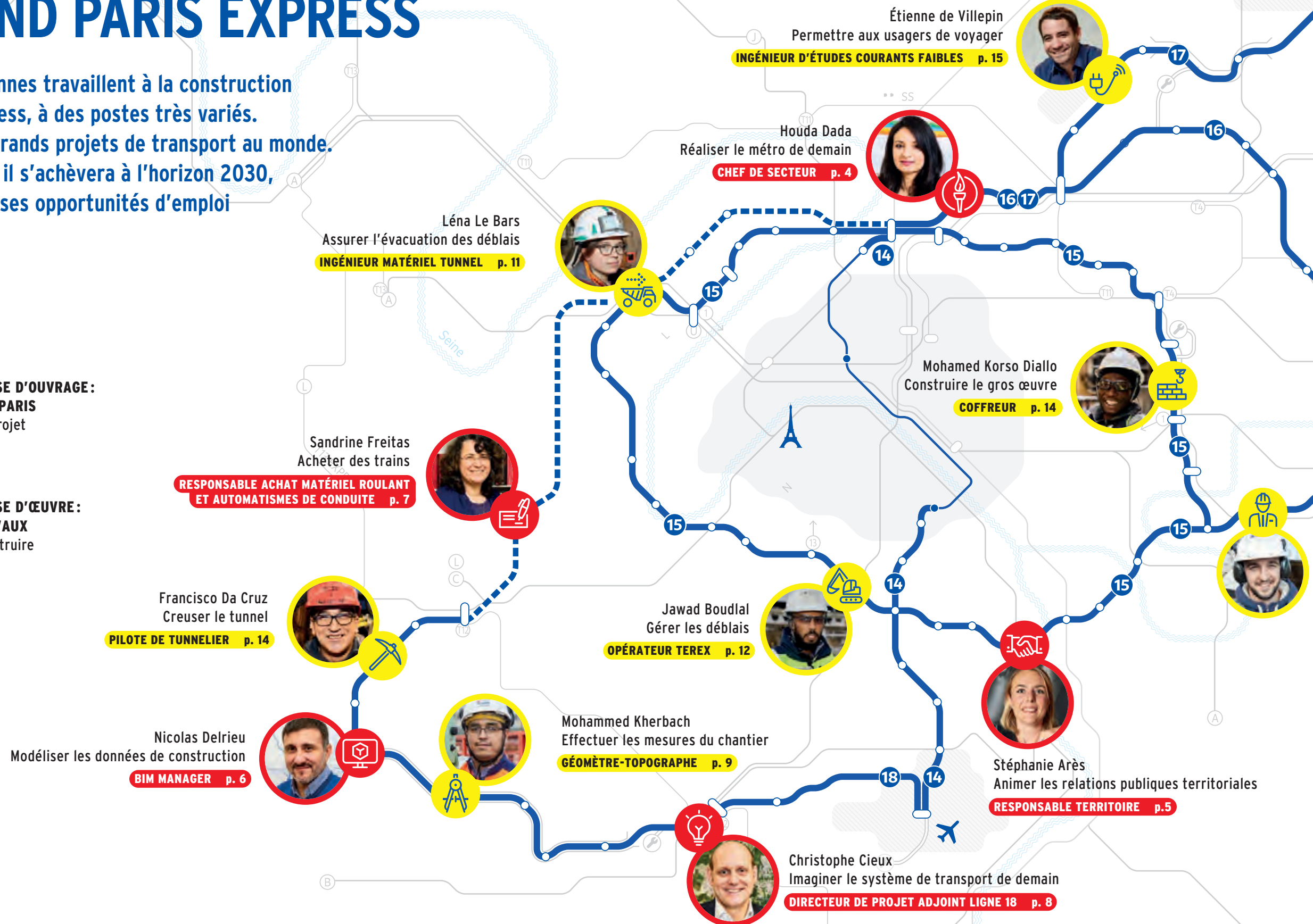
Plus de 7 000 personnes travaillent à la construction du Grand Paris Express, à des postes très variés. C'est l'un des plus grands projets de transport au monde. Commencé en 2015, il s'achèvera à l'horizon 2030, et offre de nombreuses opportunités d'emploi et d'évolution.

MÉTIER DE LA MAÎTRISE D'OUVRAGE : LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS

Concevoir et piloter le projet du Grand Paris Express

MÉTIER DE LA MAÎTRISE D'ŒUVRE : LES ENTREPRISES TRAVAUX

Mettre en œuvre et construire le Grand Paris Express





Grand Paris express

EN CHIFFRES

68 GARES

4 NOUVELLES LIGNES DE MÉTRO (15, 16, 17, 18),
PROLONGEMENT DE LA LIGNE 14 AU NORD ET AU SUD

200 KM DE LIGNES
S'AJOUTENT AUX 200 KM DE MÉTRO ACTUELS

2 MILLIONS
DE VOYAGEURS CHAQUE JOUR

MISE EN SERVICE PROGRESSIVE DES LIGNES ENTRE
2024 ET 2030

Bastien Da Silva
Superviser un chantier de voirie
CHEF DE CHANTIER ENROBÉS p. 13

UN SECTEUR QUI RECRUTE

La Société du Grand Paris recrute directement des spécialistes en ingénierie et conduite de projet (societedugrandparis.fr, rubrique « Nous rejoindre »).

Les entreprises du BTP (bâtiment et travaux publics), partenaires de la Société du Grand Paris (Bouygues Construction, Demathieu Bard, Eiffage, NGE, Vinci...), publient leurs propres offres d'emploi directement sur leur site Internet.

Les entreprises d'intérim, notamment les ETTI (entreprises de travail temporaire d'insertion), sont les premiers employeurs dans le BTP en France.

Pour s'informer, rendez-vous dans les CIO (centres d'information et d'orientation), les missions locales, les BIJ (bureaux information jeunesse), à Pôle emploi.

POURQUOI PAS MOI ?

Trouver sa place dans les métiers du Grand Paris Express et réussir quel que soit son profil : voilà le défi relevé par les 12 professionnels qui nous livrent leur témoignage. Ils incarnent la prise en compte de la diversité par les entreprises. Nous souhaitons que ces récits donnent le désir aux plus jeunes, garçons ou filles, de s'engager dans des métiers qui leur semblent inaccessibles alors que tout leur est ouvert.

Au service des habitants de la métropole, le Grand Paris Express s'inscrit dans l'histoire des grands aménagements. Les jeunes en sont les premiers destinataires, car tout en grandissant ils ont l'occasion de participer à sa construction puis à sa mise en service.

Ce cinquième numéro de la collection « Pourquoi pas moi ? », consacré aux métiers du Grand Paris Express, est le fruit d'un partenariat et d'une étroite collaboration entre l'Onisep et la Société du Grand Paris, qui remercient les contributeurs de cette publication (Bouygues Construction, Cochery Ile-de-France, Eiffage, Grand-Orly Seine Bièvre, Janus intérim, Razel-Bec, Systra).

Ressource pour le parcours Avenir, « Pourquoi pas moi ? » a pour vocation de porter haut les couleurs de l'égalité des chances dans l'accès aux métiers, tant auprès des jeunes et de leurs familles que des équipes éducatives.

FRÉDÉRIQUE ALEXANDRE-BAILLY
DIRECTRICE GÉNÉRALE DE L'ONISEP

THIERRY DALLARD
PRÉSIDENT DU DIRECTOIRE
DE LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS



Office national d'information sur les enseignements et les professions, établissement public sous tutelle de l'Éducation nationale, de l'Enseignement supérieur, de la Jeunesse et des Sports, et du ministère de l'Enseignement supérieur, de la Recherche et de l'Innovation • Publication de l'Onisep : © Onisep octobre 2020 • Directrice de la publication : Frédérique Alexandre-Bailly • Directrice adjointe de la publication : Marie-Claude Gusto • DÉLÉGATION RÉGIONALE ILE-DE-FRANCE > Délégué régional : Laurent Hugot • Délégué régional adjoint : Christophe Leverrier • HANDICAP > Cheffe de service : Hélène Legault • Rédactrice en chef et rédactrice : Marie-Claire Brown • Secrétaire de rédaction : Lydie Théophin • PARTENARIAT > Cheffe de département : Isabelle Dussouet • Responsable éditoriale : Christine Courtois • ÉDITIONS CROSS-MÉDIA > Cheffe de département : Sandrine Marcillaud-Authier • Administratrice technique éditoriale : Saliha Hamzic • Correctrice : Pauline Couillet • RESSOURCES DOCUMENTAIRES > Chef de département : Gilles Foubert • Documentaliste : Claire Magimel • CRÉATION ET FABRICATION CROSS-MÉDIA > Cheffe de service et direction artistique : Bruno Delobelle • Maquette et mise en pages : Paul Fagot et Isabelle Sénéchal • Iconographe : Christelle Michelet • Photographe : Alain Potignon • Photo de couverture, copyright : © Agence Miralles Tagliabue EMBT • Responsable de fabrication : Laurence Parlouer • Photogravure : Key Graphic (Paris) • Imprimeur : Jouve • PROMOTION, COMMERCIALISATION ET DIFFUSION > Onisep VPC - 12, mail Barthélemy-Thimonnier, CS 10450 Lognes - 77437 Marne-la-Vallée Cedex 2 • Internet : onisep.fr/lalibrairie • Relations clients : service-clients@onisep.fr • Diffusion-distribution : Humensis • Code de diffusion Onisep : 901512 • ISSN : 2266-3517 • ISBN papier : 978-2-273-01512-7 • ISBN numérique : 978-2-273-01513-4 • Le kiosque : BTP, Industries, Transport • Dépôt légal : octobre 2020 • Reproduction, même partielle, interdite sans accord préalable de l'Onisep.

Cette publication a été réalisée dans le cadre de la convention de partenariat signée entre la Société du Grand Paris et l'Onisep.

SOMMAIRE

Page 1

Parcours vers l'emploi

Page 2

Questions de jeunes

Pages 3 à 15

12 portraits

Pages 16 et 17

Formations

QUESTIONS DE JEUNES

Quels que soient notre parcours scolaire et professionnel, notre genre, notre origine et les difficultés traversées, nous avons tous des possibilités de réussite, de rencontres, et des opportunités à saisir.

Dans leur diversité, les professionnels réunis dans cette publication ont suivi un chemin qui leur est propre, mais tous se sont parfois posé les mêmes questions au long de leur parcours. Des interrogations que vous partagez peut-être.

Travailler pour le Grand Paris Express

- J'ai arrêté mes études en 5^e et je n'ai pas de diplôme, puis-je contribuer au projet du Grand Paris Express ?
- Après un bac professionnel en commerce, j'aimerais devenir conducteur d'engins de travaux publics. Est-ce envisageable ?
- Est-il possible de reprendre des études et de se former tout en travaillant ?

Ouvrir de nouveaux horizons

- Qui peut m'aider à définir mon projet dans le secteur du BTP (bâtiment et travaux publics) et où me renseigner ?
- Y a-t-il des possibilités de formation en alternance ?
- Puis-je trouver un métier où je partagerais mon temps entre le chantier et le bureau ?

Surmonter une situation de handicap ou un problème de santé

- Après un accident ou une maladie, pourrai-je faire carrière à la Société du Grand Paris ?
- Des aménagements et adaptations sont-ils possibles pendant mes études et dans l'emploi ?
- Je voudrais occuper un poste à responsabilités. Mon handicap peut-il être un frein ?

Être une professionnelle crédible dans un environnement masculin

- Est-ce que les métiers du chantier, notamment du souterrain, sont accessibles aux filles ?
- Y a-t-il des filles ingénieures sur les chantiers ?
- Une fille peut-elle s'imposer et réussir dans un environnement professionnel dit « masculin » ?

Pour avoir des réponses à ces questions et à bien d'autres, lisez les 12 parcours dans les pages suivantes...



12

PORTRAITS

Au-delà de la diversité de leurs profils, ces 12 professionnels ont tous en commun une extraordinaire volonté d'aller de l'avant. Ils racontent comment ils ont su écouter leurs envies, faire des choix, changer le regard des autres, dépasser les barrières... et enfin réussir.

SUIVEZ L'ACTUALITÉ
DU GRAND PARIS EXPRESS
societedugrandparis.fr
culture-grandparisexpress.fr





HOUDA DADA RÉALISER LE MÉTRO DE DEMAIN

33 ANS, CHEFFE DE PROJET
SECTEUR, SGP (SOCIÉTÉ
DU GRAND PARIS)

« Houda, par sa compétence technique, sa rigueur, son exigence et son rayonnement, est devenue une professionnelle reconnue pour la maîtrise d'ouvrage de chantiers exceptionnels, respectueux des riverains et du territoire. »

Gilles Pindat, directeur de projet ligne 16,
Société du Grand Paris

MON PARCOURS

La découverte du ferroviaire

Dès le collège, au Maroc où je suis née, ce sont les matières scientifiques qui m'intéressaient le plus. J'ai été orientée vers une classe préparatoire aux grandes écoles sans savoir ce que je voulais faire. J'ai réussi le concours marocain et intégré la meilleure école d'ingénieurs du pays, spécialisée en génie civil. Un choix par défaut, car mon objectif était d'étudier en France. Au programme de la physique et des mathématiques appliquées au domaine de la construction : bâtiments, barrages... Du concret, et cela m'a plu ! Au bout de 2 ans, étant dans les 20 premiers de ma promotion, j'ai pu passer les concours pour les écoles françaises et intégrer l'École des ponts ParisTech : je n'aurais pas pu rêver mieux. J'ai fait un stage de 1 an dans une entreprise française du BTP (bâtiment et travaux publics), une expérience de terrain enrichissante, puis un autre plus technique dans les transports. J'ai obtenu un double diplôme d'ingénieur, marocain et français, puis j'ai travaillé à la RATP comme ingénieure structure. Il y a 3 ans, j'ai rejoint la Société du Grand Paris, dans le cadre d'un partenariat de mise à disposition avec la RATP.

CE QUE JE FAIS

Assurer le suivi des travaux

J'ai la chance de m'occuper de deux secteurs de la ligne 16, pour lesquels je dois encadrer, sur le plan technique et administratif, la réalisation de deux gares et de six ouvrages annexes. J'ai une vision globale (coûts, planning, qualité) et je veille à l'avancée des travaux et à la bonne intervention de tous les corps d'état, que ce soient les métiers de l'éclairage, de la plomberie, du désenfumage, de l'habillage des façades, etc. Plusieurs phases se succèdent, depuis les études et les travaux préparatoires jusqu'à la construction, les aménagements et la mise en service. Toutes exigent de la rigueur et une attention particulière à la sécurité. Ce sont des projets complexes et il faut parfois trouver de nouvelles solutions en fonction des contraintes. Il y a un aspect très concret : je regarde les plans et je vois les ouvrages sortir de terre quand je vais sur le chantier. J'ai aussi un lien avec les territoires pour m'assurer de l'acceptabilité de nos chantiers et créer des relations de confiance avec les élus et les riverains.

POURQUOI J'AI OSÉ

Un soutien sans faille

Ma détermination et le soutien de ma mère m'ont aidée à croire que tout est possible et à sortir de ma zone de confort pour avancer. Malgré quelques hésitations naturelles, dues à la peur de plonger dans un nouvel environnement, il n'était pas question de laisser passer une opportunité d'atteindre mon objectif tout en laissant les choses se faire : là où j'ai la main, je fais le maximum.

MON CONSEIL

Si le secteur du BTP est encore très majoritairement masculin, il n'est pas pour autant réservé aux hommes. Il est possible d'y trouver sa place ; de plus en plus de femmes y réussissent très bien et ont toutes les qualités requises. Cela demande de faire ses preuves, de redoubler d'efforts, mais il y a de réelles possibilités d'évolution.

Les filles, osez le BTP, soyez professionnelles et passionnées et n'ayez pas peur de l'échec !

L'indication de salaire dans le « repère sur le métier » correspond à la rémunération pour une entrée en poste à la Société du Grand Paris.

REPÈRE SUR LE MÉTIER

FONCTION : CHEF/CHEFFE DE PROJET SECTEUR. • ACTIVITÉ : MAÎTRISE D'OUVRAGE. • FORMATION : MASTER GÉNIE CIVIL OU DIPLÔME D'INGÉNIEUR GÉNÉRALISTE OU SPÉCIALISÉ EN GÉNIE CIVIL ET CONSTRUCTION, QUI DOIT ÊTRE COMPLÉTÉ PAR 3 ANNÉES D'EXPÉRIENCE POUR INTÉGRER LA MAÎTRISE D'OUVRAGE (SGP). • 1^{ER} NIVEAU DE QUALIFICATION : BAC + 5. • SALAIRE DÉBUTANT : 4 580 € BRUT/MOIS.

STÉPHANIE ARÈS

ANIMER LES RELATIONS PUBLIQUES TERRITORIALES

34 ANS, RESPONSABLE TERRITOIRE, SGP (SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS)

« Le dialogue avec les acteurs des territoires du Grand Paris Express, des partenaires privilégiés pour la réussite du projet, est dans notre ADN. Stéphanie en est une des chevilles ouvrières. »

Deniz Boy, directeur des relations territoriales 94-75, chargé des relations parlementaires et élus nationaux, Société du Grand Paris



CE QUE JE FAIS

Piloter la concertation

Je représente la Société du Grand Paris dans les territoires du Val-de-Marne et de Paris, soit une vingtaine de communes impactées par nos travaux de construction des futures lignes de métro du Grand Paris Express : achat de terrains, chantiers, nuisances des travaux. J'assure l'interface entre toutes les parties prenantes du projet : équipes techniques de la maîtrise d'ouvrage, services de l'État, collectivités territoriales, entreprises, associations de riverains... Mon rôle est de faciliter le dialogue et d'animer la concertation à toutes les étapes. J'assure la promotion de l'avancement du Grand Paris Express auprès des acteurs publics et privés, tout en étant à l'écoute de leurs besoins. J'ai une vision transversale et les informe sur les travaux et les retombées économiques et sociales. Pour cela, j'organise des réunions, cherche des compromis, afin de mener à bien le projet dans le respect du planning de mise en service des futures lignes de métro et dans un souci permanent de l'acceptabilité par tous.

MON PARCOURS

Un DAEU pour accéder au master

J'ai eu un parcours scolaire classique jusqu'en terminale, quand des soucis de santé m'ont obligée à arrêter mes études. J'ai finalement refait une terminale, mais je n'ai pas eu mon bac. Tout en enchaînant les petits boulots, j'ai défini deux pistes : l'artisanat et le social, que la mission locale m'a aidée à explorer. Après un stage dans une école de bijouterie-joaillerie, j'ai travaillé dans des associations de quartier et j'ai compris l'importance de l'aménagement du territoire. J'ai décidé de reprendre des études de droit, avec le DAEU (diplôme d'accès aux études universitaires) pour tremplin, tout en travaillant. J'ai obtenu un master 1 en droit public, un master 2 en sciences politiques et gestion des collectivités territoriales et j'ai pu partir en Finlande grâce à Erasmus +. Après plusieurs expériences professionnelles, j'ai rencontré la Société du Grand Paris lors d'un salon et j'ai immédiatement postulé, car cela répondait à mon désir d'allier relations institutionnelles et aménagement du territoire, mes deux fils conducteurs.

POURQUOI J'AI OSÉ

L'envie de reprendre des études

Ce qui a été déclencheur, c'est la décision de reprendre des études ; je les avais arrêtées malgré moi et je ne trouvais pas ma voie. Pour gagner ma vie, j'ai occupé différents postes et y trouvais toujours un intérêt, mais je voulais un travail en adéquation avec mes aspirations. J'ai repris des études à 22 ans et j'ai obtenu un bac +5. Je suis fière d'avoir rattrapé mon retard !

MON CONSEIL

Il faut saisir les opportunités de rencontres, salons, expériences professionnelles en gardant en tête votre fil conducteur. N'hésitez pas à essayer plusieurs métiers. Soyez déterminé : il y a toujours des connexions qui enrichiront votre parcours professionnel. Sachez valoriser celui-ci, vous démarquer, et faites de votre différence une force !

L'indication de salaire dans le « repère sur le métier » correspond à la rémunération pour une entrée en poste à la Société du Grand Paris.

REPERE SUR LE METIER

FONCTION : CHARGÉ/CHARGÉE DE MISSION TERRITOIRE. • ACTIVITÉ : MAÎTRISE D'OUVRAGE. • FORMATION : MASTER EN GÉOGRAPHIE, AMÉNAGEMENT URBAIN, POLITIQUES DE DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL OU ENVIRONNEMENT, QUI DOIT ÊTRE COMPLÉTÉ PAR 1 OU 2 ANS D'EXPÉRIENCE POUR INTÉGRER LA MAÎTRISE D'OUVRAGE (SGP). • 1^{ER} NIVEAU DE QUALIFICATION : BAC+5. • SALAIRE DÉBUTANT : 3 335 € BRUT/MOIS.

NICOLAS DELRIEU

MODÉLISER LES DONNÉES DE CONSTRUCTION

44 ANS, BIM MANAGER, SGP (SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS)

« Nicolas est passionné et a l'enthousiasme communicatif. Rigoureux, son travail est de haute technicité, et sa persévérance, d'une grande utilité, car comme dans toute démarche qui génère du changement, il faut convaincre par la réalisation. »

Laurent Boustiha, responsable du management de la qualité et des outils, Société du Grand Paris



MON PARCOURS

Du chantier au numérique

Choisir le secteur du BTP (bâtiment et travaux publics) était une évidence, une histoire familiale même, mon père étant ingénieur. Enfant, d'ailleurs, j'aimais fabriquer des routes, des villes et des maisons pour mes jouets. Ayant besoin d'un cadre, j'ai intégré HEI, l'École des hautes études d'ingénieur à Lille avec prépa intégrée, et j'ai obtenu un diplôme d'ingénieur généraliste option BTP. J'ai fait des stages ouvrier, technicien et ingénieur sur des chantiers. Si les conditions de travail sont difficiles, j'ai découvert des équipes passionnées et soudées, au service de projets concrets et utiles. Je suis parti comme volontaire à l'aide technique en Nouvelle-Calédonie, où j'ai eu un accident de parapente et, depuis, je suis paraplégique incomplet*. Après la rééducation, je ne pouvais plus exercer le métier de conducteur de travaux, qui est très physique. Les ressources humaines m'ont proposé de travailler en bureau d'études pour garder un lien avec les chantiers. J'ai pu évoluer en interne à différents postes et dans plusieurs entreprises de travaux publics, jusqu'à devenir chef de service au sein d'une maîtrise d'ouvrage, puis d'être embauché à la Société du Grand Paris.

* Paralysie partielle des membres inférieurs.

POURQUOI J'AI OSÉ

La satisfaction d'être utile

J'aime voir un projet se construire et constater concrètement l'utilité de mon travail. Après les travaux publics, je me suis intéressé aux transports. Leur amélioration en Ile-de-France est un sujet important à mes yeux. En effet, le réseau, très étendu, est extrêmement emprunté par les Franciliens. Pouvoir contribuer à réduire les temps de transports et améliorer le confort des voyageurs me motive au quotidien.

MON CONSEIL

N'ayez pas peur, osez vous lancer à la découverte de nouveaux métiers. La démarche BIM transforme aujourd'hui le secteur du bâtiment et des travaux publics. Si vous aimez le numérique, de nombreuses opportunités vous attendent, que vous soyez en situation de handicap ou non : dessinateur-projeteur, intégrateur Web, développeur... Des postes accessibles à différents niveaux.

L'indication de salaire dans le « repère sur le métier » correspond à la rémunération pour une entrée en poste à la Société du Grand Paris.

CE QUE JE FAIS

Optimiser la collaboration

Mon métier consiste à assurer le déploiement de la démarche BIM et le support opérationnel aux directions de projet, en gérant des contrats, en organisant des réunions et des formations. Le BIM (Building Information Modeling, ou modélisation des données d'une construction) est une méthode de travail collaborative au service de la gestion de projet. Il fait travailler tous les acteurs autour d'une base de données unique et partagée, à toutes les phases : conception, réalisation des travaux et exploitation de l'infrastructure. Les données (techniques, moyens, méthodes, coûts, plannings, risques...) sont modélisées sous forme de maquettes numériques en 3D, comprenant les informations attachées aux objets par les acteurs. Le projet peut donc être visualisé à tout moment et de manière dynamique. Cela permet d'anticiper les problèmes, de prendre des décisions, de produire des plans, de planifier des interventions...

REPÈRE SUR LE MÉTIER

FONCTION : BIM MANAGER. • ACTIVITÉ : MAÎTRISE D'OUVRAGE. • FORMATION : MASTER GÉNIE CIVIL, DIPLÔME D'ARCHITECTE OU D'INGÉNIEUR SPÉCIALISÉ EN GÉNIE CIVIL, CONSTRUCTION, INFRASTRUCTURE OU FERROVIAIRE, INTÉGRANT LA DÉMARCHE BIM, ET QUI DOIT ÊTRE COMPLÉTÉ PAR 5 ANNÉES D'EXPÉRIENCE POUR INTÉGRER LA MAÎTRISE D'OUVRAGE (SGP). • 1^{ER} NIVEAU DE QUALIFICATION : BAC+5. • SALAIRE DÉBUTANT : 5 000 € BRUT/MOIS.

SANDRINE FREITAS

ACHETER DES TRAINS

46 ANS, RESPONSABLE
ACHAT MATÉRIEL ROULANT
ET AUTOMATISMES DE CONDUITE,
SGP (SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS)

« Sandrine, épicurienne dans l'âme, dévore les marchés et les fournisseurs pour le plus grand plaisir de l'équipe. Excellente négociatrice, telle une locomotive, elle sait où et comment mener son train. »

Séverine Martinat, directrice adjointe
marché et pilotage contractuel,
Société du Grand Paris

CE QUE JE FAIS

Sélectionner les fournisseurs

Avec mon équipe de trois personnes, nous achetons du matériel roulant pour les futures lignes 15, 16, 17 et 18 : des trains de voyageurs et de maintenance des infrastructures, soit environ 120 trains ; mais également des automatismes de conduite, qui permettent aux métros de circuler sans conducteur avec un système de contrôle et de sécurité. Ma mission est de répondre aux besoins des services internes en les aidant à trouver sur le marché la meilleure offre de matériel nécessaire. À partir du cahier des charges, qui prend en compte les contraintes techniques, de coûts, de délais et de qualité, j'identifie des fournisseurs potentiels. Pour cela, j'effectue un travail de veille (salons, réseaux professionnels, Internet) avant de rencontrer ceux sélectionnés, pour voir comment ils pourraient répondre à la demande. Ensuite, nous lançons la procédure d'appel d'offres conformément au code de la commande publique, analysons les réponses, et négocions avant le choix final. Nous collaborons avec des juristes, qui vérifient le respect des procédures.

MON PARCOURS

De la vente à l'achat

Après un DUT (diplôme universitaire de technologie) techniques de commercialisation avec spécialité internationale, j'ai été commerciale sédentaire à l'export pendant 7 ans. J'ai commencé à travailler dans un service achats en voulant me rapprocher d'un cours de judo ! J'avais envoyé des candidatures spontanées et j'ai découvert le métier d'acheteur dans une entreprise sous-traitante en signalisation ferroviaire. Pour évoluer, j'ai repris des études via la formation professionnelle en alternance et j'ai obtenu un master 2 en achats internationaux. Cela reste du commerce, mais ce qui me plaît, c'est que je n'ai rien à vendre. Je dois répondre aux besoins internes : c'est une fonction support au cœur de l'activité, qui nécessite des connaissances techniques sans toutefois être ingénieur. Continuer dans le ferroviaire a été un choix : la Société du Grand Paris m'a sollicitée pour intégrer ses équipes et comme c'est un projet unique, un challenge à relever, j'avais envie d'apporter ma pierre à l'édifice.

POURQUOI J'AI OSÉ

La passion comme moteur

J'ai découvert par hasard le métier d'acheteur et le secteur ferroviaire pour lesquels j'ai eu un véritable coup de cœur. Afin d'évoluer, il m'a fallu reprendre des études : cela m'a demandé beaucoup d'investissement et une grande volonté pour faire mes preuves. J'aime continuer à apprendre et j'ai besoin d'être passionnée par ce que je fais.

MON CONSEIL

Faites quelque chose que vous aimez, si un jour vous avez envie de changer, **n'ayez pas peur de vous remettre en question**, tout en prenant le temps de vous lancer dans un nouveau challenge. Pour vous former, pensez d'ailleurs à l'alternance, qui permet de se confronter à la réalité et d'acquérir de l'expérience. Là où l'on prend plaisir à travailler, on est meilleur. Et il y a des possibilités pour les femmes, alors osez !

L'indication de salaire dans le « repère sur le métier » correspond à la rémunération pour une entrée en poste à la Société du Grand Paris.

REPÈRE SUR LE MÉTIER

FONCTION : ACHETEUR/ACHETEUSE. • ACTIVITÉ : MAÎTRISE D'OUVRAGE. • FORMATION : BTS OU DUT DU DOMAINE COMMERCIAL, QUI DOIT ÊTRE COMPLÉTÉ PAR 6 ANNÉES D'EXPÉRIENCE POUR INTÉGRER LA MAÎTRISE D'OUVRAGE (SGP) ; LICENCE PRO COMMERCE ET DISTRIBUTION OU GESTION DES ACHATS ET DES APPROVISIONNEMENTS ; MASTER GESTION DE PRODUCTION, LOGISTIQUE, VENTE, OU DIPLÔME D'INGÉNIEUR GÉNÉRALISTE OU D'ÉCOLE SUPÉRIEURE DE COMMERCE. • 1^{ER} NIVEAU DE QUALIFICATION : BAC + 2. • SALAIRE DÉBUTANT : 4 165 € BRUT/MOIS.

CHRISTOPHE CIEUX

IMAGINER LE SYSTÈME DE TRANSPORT DE DEMAIN

43 ANS, DIRECTEUR DE PROJET
ADJOINT LIGNE 18, SGP
(SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS)

« Christophe est un atout précieux pour la préparation du métro de demain. La persévérance est l'une de ses plus grandes qualités et se révèle indispensable dans des projets aussi complexes. »

Vianney Elzière, directeur de projet de la ligne 18, Société du Grand Paris



MON PARCOURS

Une reprise d'études pour évoluer

Ma scolarité a été très laborieuse jusqu'au bac : diagnostiqué dyslexique* à 30 ans, j'ai compris pourquoi. Je ne savais pas vers quoi m'orienter, j'aimais la musique et les technologies, j'ai pensé à devenir ingénieur du son, mais je n'ai pas réussi. J'ai commencé à m'épanouir en préparant le DUT (diplôme universitaire de technologie) génie électrique et informatique industrielle, car c'était concret. J'ai décidé de poursuivre avec le DU (diplôme d'université) système électronique informatisé. Au début de mon parcours professionnel, j'ai réalisé que je pouvais apporter beaucoup, dans la mesure où on me laissait trouver par moi-même mes solutions de compensation. Pour pouvoir évoluer, j'ai repris des études pendant 7 ans au Cnam (Conservatoire national des arts et métiers) en cours du soir et j'adorais ça. Mon employeur recherchant des ingénieurs, j'ai postulé et pu obtenir un diplôme d'ingénieur à l'Isep, l'École d'ingénieurs du numérique, grâce à la formation continue. J'ai découvert le ferroviaire dans l'industrie avant de rentrer comme ingénieur à la Société du Grand Paris, puis de devenir chef de projet système.

* La dyslexie est un trouble des apprentissages, qui se caractérise par une altération du langage écrit, et notamment de la lecture.

POURQUOI J'AI OSÉ

L'appui de mes managers

Réaliser que, dans un environnement professionnel, j'étais capable de trouver des stratégies et d'innover m'a fait comprendre que le handicap peut devenir une force, parce qu'il apporte une autre vision des choses. Avec le soutien de mes managers, j'ai repris des études pour devenir ingénieur et ça m'a beaucoup plu. Cela exige un investissement important mais permet d'évoluer.

MON CONSEIL

Si vous êtes dyslexique, faites-vous confiance et écoutez ceux qui vous aiment : ne vous arrêtez pas aux résultats scolaires. Vous avez développé des stratégies et des compétences, appuyez-vous dessus. Grâce à la loi de 2005 sur le handicap, vous pouvez bénéficier d'aménagements et d'outils technologiques pour faciliter votre scolarité, votre accès à l'emploi et l'aménagement de votre poste de travail. Alors n'hésitez pas à expliquer vos difficultés et vos besoins.

L'indication de salaire dans le « repère sur le métier » correspond à la rémunération pour une entrée en poste à la Société du Grand Paris.

REPÈRE SUR LE MÉTIER

FONCTION : INGÉNIEUR/INGÉNIEURE SYSTÈME FERROVIAIRE. • ACTIVITÉ : MAÎTRISE D'OUVRAGE. • FORMATION : DIPLÔME D'INGÉNIEUR GÉNÉRALISTE OU SPÉCIALISÉ DANS LE FERROVIAIRE (TRAIN, MAINTENANCE...), QUI DOIT ÊTRE COMPLÉTÉ PAR 7 ANNÉES D'EXPÉRIENCE POUR INTÉGRER LA MAÎTRISE D'OUVRAGE (SGP). • 1^{ER} NIVEAU DE QUALIFICATION : BAC+5. • SALAIRE DÉBUTANT : 5 420 € BRUT/MOIS.

MOHAMMED KHERBACH

EFFECTUER LES MESURES DU CHANTIER

26 ANS, GÉOMÈTRE-TOPOGRAPHE, RAZEL-BEC

« Avec de la volonté, de la persévérance, du travail et des compétences, tout est possible. Mohammed en est le parfait exemple. Il s'est bien adapté à son poste et aux différentes missions qui lui ont été confiées. »

Laurent Estienne, chef de mission topographe, au département travaux souterrains de Razel-Bec



CE QUE JE FAIS

Analyser les données relevées

Quel que soit le temps, je pars avec un instrument optique de dernière génération, un théodolite, qui permet d'effectuer des relevés sur le terrain, de mesurer des angles horizontaux et verticaux, et des distances. Je localise précisément les emplacements de tout ce qui est visible (bâtiments, arbres, relief, poteaux électriques...) ou matérialise les points caractéristiques du projet sur le terrain. Ces points sont issus des plans, ce qui demande un travail de préparation. Nous intervenons aussi sur le tunnelier pour connaître la position de la machine en 3D, par rapport au tracé théorique*. Une bonne communication est essentielle, car je travaille en étroite collaboration avec les concepteurs du projet et les personnes responsables de la réalisation. Au bureau, j'analyse les données relevées et les reporte sur les plans, pour vérifier qu'il n'y a pas eu d'erreurs, et j'alimente la base de données BIM**.

* Voir le portrait du pilote de tunnelier, p. 10.

** Voir le portrait du BIM manager, p. 6.

MON PARCOURS

À la poursuite d'un rêve d'enfant

Né au Maroc, j'étais fasciné par les ponts, les bâtiments et toutes les grandes structures. Je me demandais comment on les construisait pour qu'ils ne tombent pas. J'adorais les mathématiques, surtout la logique et la trigonométrie. Au moment de l'orientation post-bac scientifique, j'ai été attiré par le métier de géomètre, « l'homme des mesures ». Après un diplôme de technicien spécialisé géomètre-topographe, je voulais poursuivre mes études, mais je suis venu en France rejoindre ma femme. Avec un diplôme étranger, c'était compliqué d'obtenir un emploi. La mission locale m'a donc orienté vers une formation en alternance. Parmi les entreprises possibles, j'ai choisi Razel-Bec pour travailler dans le génie civil, sachant que cette dernière construisait l'un des lots du Grand Paris Express, un projet d'envergure avec des chantiers en souterrain et en surface. Après avoir obtenu le BTS* (brevet de technicien supérieur) métiers du géomètre-topographe et de la modélisation numérique, j'ai été embauché en CDI.

POURQUOI J'AI OSÉ

De bons conseils

Pour définir mon projet, je me suis renseigné, j'ai rencontré des professionnels des métiers de la construction (ingénieur, architecte, géomètre...) pour leur demander les aspects positifs et négatifs de leur travail. À partir de ces informations et retours d'expérience, je me suis fixé un objectif, en définissant aussi un plan B, C et D ! J'aimerais d'ailleurs poursuivre mes études et devenir projeteur-métreur.

MON CONSEIL

Si vous êtes motivé, vous trouverez de l'aide. Allez chercher les informations auprès de la mission locale, de Pôle emploi, sur Internet, au CIO, au CIDJ... **Pensez sérieusement à l'alternance**, qui permet d'acquérir de l'expérience, et peut, comme dans mon cas, déboucher sur un CDI. Il faut persister et travailler dur, c'est la clé, mais avec de la volonté, la réussite est au rendez-vous.

L'indication de salaire dans le « repère sur le métier » a été établie sur le calcul d'une moyenne des salaires exprimés dans les offres d'emploi en Ile-de-France en 2020.

REPÈRE SUR LE MÉTIER

FONCTION : GÉOMÈTRE-TOPOGRAPHE. • ACTIVITÉ : MAÎTRISE D'ŒUVRE. • FORMATION : BAC PRO TECHNICIEN GÉOMÈTRE-TOPOGRAPHE ; BTS MÉTIERS DU GÉOMÈTRE-TOPOGRAPHE ET DE LA MODÉLISATION NUMÉRIQUE ; LICENCE PRO CARTOGRAPHIE, TOPOGRAPHIE ET SYSTÈMES D'INFORMATION GÉOGRAPHIQUE OU MÉTIERS DU BTP ; DIPLÔME D'INGÉNIEUR SPÉCIALISÉ EN TOPOGRAPHIE. • 1^{ER} NIVEAU DE QUALIFICATION : BAC PROFESSIONNEL. • SALAIRE DÉBUTANT : 2 200 € BRUT/MOIS.

FRANCISCO DA CRUZ

CREUSER LE TUNNEL

48 ANS, PILOTE DE TUNNELIER,
EIFFAGE

« Francisco a gravi les échelons grâce à sa persévérance, sa capacité d'adaptation et son sérieux. Son sens de la communication lui a permis de s'épanouir et de s'affirmer dans son poste. »

Fabrice Sénécal, directeur adjoint
de la zone tunnel, Eiffage



MON PARCOURS

De manœuvre à pilote de tunnelier

À l'école, c'était compliqué : mes parents portugais ne parlaient pas beaucoup le français ; j'ai arrêté en 5^e. Au début, j'ai fait des choix par défaut : j'ai passé un CAP (certificat d'aptitude professionnelle) en maçonnerie dont j'ai réussi la pratique mais pas la théorie. J'ai travaillé dans une cimenterie qui a fusionné avec Eiffage et je me suis retrouvé sur un chantier de tunnelier. J'ai commencé comme ouvrier de surface avant d'aller au fond du puits vider des bennes et poser des rails pour le tunnelier. Par la suite, j'ai été chauffeur locotracteur après avoir passé les Caces* nécessaires pour faire l'approvisionnement du tunnelier en matériel : mortier, rails et tuyaux... Avec l'appui de mon chef de poste, qui trouvait que j'en avais les compétences et les qualités relationnelles, j'ai accepté de devenir pilote de tunnelier il y a 20 ans. J'ai commencé en binôme avec un pilote qui m'a montré le fonctionnement, les procédures... sur un petit tunnel. C'est ainsi que j'ai appris le métier, alors qu'aujourd'hui il y a des formations. Puis j'ai travaillé sur des machines plus grandes où il fallait tout réapprendre.

* Certificats d'aptitude à la conduite en sécurité.

POURQUOI J'AI OSÉ

Un investissement récompensé

Je n'ai pas fait de grandes études, j'ai commencé comme ouvrier de surface mais j'ai toujours eu le sens du travail bien fait et l'envie d'apprendre. Sur le chantier, on travaille en équipe, on est bien encadré et si on fait ses preuves, on peut se former, évoluer et avoir des responsabilités. On m'a d'ailleurs proposé d'être chef de poste mais j'aime mon métier de pilote.

MON CONSEIL

Allez au moins jusqu'à un bac +2. Soyez sérieux dans le travail, n'ayez pas peur de vous salir les mains, montrez votre intérêt et profitez des occasions de vous former.

Surtout, faites-vous confiance ! Beaucoup de postes sont à pourvoir et si les conditions semblent difficiles, il y a un fort esprit d'équipe et la fierté de participer à la construction du Grand Paris Express.

L'indication de salaire dans le « repère sur le métier » a été établie sur le calcul d'une moyenne des salaires exprimés dans les offres d'emploi en Ile-de-France en 2020.

REPÈRE SUR LE MÉTIER

FONCTION : PILOTE DE TUNNELIER. • ACTIVITÉ : MAÎTRISE D'ŒUVRE. • FORMATION : BTS OU DUT EN GÉNIE CIVIL, BÂTIMENT, ÉLECTROTECHNIQUE, HYDRAULIQUE, AUTOMATISME, MAINTENANCE EN INFORMATIQUE, CHÂÎNES NUMÉRIQUES. • 1^{ER} NIVEAU DE QUALIFICATION : BAC+2. • SALAIRE DÉBUTANT : 2 500 € BRUT/MOIS.



LÉNA LE BARS

ASSURER L'ÉVACUATION DES DÉBLAIS

26 ANS, INGÉNIEURE MATÉRIEL
TUNNEL, EIFFAGE

« Issue d'une formation en génie civil, Léna a su s'intégrer dans l'activité matériel souterrain. Sa curiosité, sa motivation et sa ténacité restent ses atouts pour le futur. »

Stéphane Leriche,
directeur matériel tunnel, Eiffage

CE QUE JE FAIS

Superviser le montage du convoyeur

Aujourd'hui, je suis dans une phase d'action. Je supervise le montage du convoyeur à bandes : un système de tapis, qui s'allonge en fonction de l'avancement du tunnelier et permet l'évacuation des déblais. Sur le site, six salariés du fournisseur anglais du convoyeur sont présents et je suis leur interlocutrice principale. C'est beaucoup de logistique : il faut faire venir le matériel dont ils auront besoin depuis les zones de stockage et le faire déposer par les grutiers sur le site du convoyeur en calant des rendez-vous. En cas de besoin, je demande des petites fabrications ou des ajustements aux ateliers de soudure ou de mécanique. J'ai aussi du travail de bureau pour préparer en amont les travaux : j'élabore le planning des équipes en fonction du travail de la journée, je fais les commandes de matériel et le suivi des livraisons. C'est un juste équilibre entre chantier et bureau, qui exige de l'anticipation. Mon rôle est de m'assurer que le convoyeur est bien installé et en état de fonctionnement, en tenant compte de la sécurité pour les équipes, qui vont soit travailler dessus soit en assurer la maintenance.

MON PARCOURS

Un stage déterminant

Au collège, j'ai effectué mon stage de 3^e dans le bâtiment grâce à une connaissance, et j'ai beaucoup aimé : c'était sur un gros chantier, celui du nouvel aéroport de Brest. J'ai intégré l'Insa (Institut national des sciences appliquées) à Rennes, une école d'ingénieurs avec prépa intégrée. Après un cursus généraliste de 2 ans, j'ai choisi l'option génie civil et urbain. Différents stages dans le bâtiment m'ont ennuyée ; j'ai finalement découvert les travaux souterrains lors de mon stage de fin d'études, comme assistante ingénieure méthodes tunnel, sur le gros chantier du métro de Rennes. Cela m'a énormément plu. Après une opportunité d'emploi à l'étranger qui n'a pas pu aboutir, j'ai eu la chance de pouvoir venir travailler sur un chantier du Grand Paris Express et d'arriver au début du projet, il y a 2 ans : l'occasion de suivre toutes les phases (appel d'offres, choix des fournisseurs, préparation du chantier, exécution des travaux...). C'est le chantier du siècle, et je n'ai pas hésité !

POURQUOI J'AI OSÉ

Une grande force de caractère

Nous ne sommes pas beaucoup de femmes sur le chantier, une est ouvrière débutante et une autre cheffe de poste, alors que tous les emplois nous sont accessibles : il y a moins de port de charges et les mentalités évoluent. Il faut de la volonté, l'envie d'apprendre et un professionnalisme exemplaire. J'ai du caractère et je n'ai pas peur de parler quand je pense être dans mon droit.

MON CONSEIL

Que vous soyez une femme ou non, **osez les travaux souterrains !** Un domaine en plein essor, où il y a beaucoup d'opportunités pour les personnes motivées. C'est une grande famille, avec un objectif commun. On se suit de chantier en chantier, il y a de l'entraide et une très bonne ambiance. N'hésitez pas à poser des questions, à vous appuyer sur vos responsables et soignez le relationnel.

L'indication de salaire dans le « repère sur le métier » a été établie sur le calcul d'une moyenne des salaires exprimés dans les offres d'emploi en Ile-de-France en 2020.

REPÈRE SUR LE MÉTIER

FONCTION : INGÉNIEUR/INGÉNIEURE MATÉRIEL TUNNEL. • ACTIVITÉ : MAÎTRISE D'ŒUVRE. • FORMATION : MASTER OU DIPLÔME D'INGÉNIEUR SPÉCIALISÉ EN GÉNIE CIVIL, SCIENCES ET GÉNIE DES MATÉRIAUX... • 1^{ER} NIVEAU DE QUALIFICATION : BAC+5. • SALAIRE DÉBUTANT : 3 000 € BRUT/MOIS.



JAWAD BOUDLAL

GÉRER LES DÉBLAIS

34 ANS, OPÉRATEUR TEREX,
JANUS POUR BOUYGUES
CONSTRUCTION

« Jawad a fait preuve de rigueur lors de sa formation à l'outil de traçabilité Terex. Les chefs de chantier font appel à lui à chaque phase d'évacuation des déblais pour sa disponibilité et sa maîtrise de l'outil. »

Benjamin Alvites, responsable adjoint
ressources humaines chantier
Horizon T2A, Bouygues construction.

CE QUE JE FAIS

Suivre la traçabilité

Sur le chantier du tunnel, nous récupérons des tonnes de déblais qui doivent être évacués. Nous les trions par catégories (ciment, gravats, boues) et faisons des « cakes » de boue ou galettes, de 80 kg. Les déblais sont analysés et stockés dans de grands bacs. Certaines boues sont réutilisées sur le chantier et les terres polluées sont traitées avec de la chaux. En fonction de leur destination, les déblais sont évacués par barges (bateaux) de 2500 tonnes ou camions de 24 tonnes. Nous accueillons les chauffeurs, réceptionnons les barges et les camions, qui sont pesés à vide, puis nous leur indiquons où est leur chargement et quelle est leur destination (usine de recyclage, décharge...). Pour gérer la traçabilité de ces déblais (type, quantité, destination, jour...), nous utilisons un outil Terex sur tablette, où chaque étape est validée. Nous travaillons soit le matin soit l'après-midi, et il y a un vrai esprit d'équipe. C'est varié, concret et je ne m'ennuie jamais. Il faut être rigoureux, car on n'est jamais à l'abri d'une erreur.

MON PARCOURS

L'intérim comme tremplin

Né en Espagne, je parle quatre langues. J'ai été capitaine de chalutier dans l'entreprise familiale. Puis je suis venu en France où j'ai exercé différents métiers : responsable d'une sandwicherie, vendeur en prêt-à-porter, agent d'accueil dans un hôtel, jardinier... J'ai suivi plusieurs formations (niveau bac pro en chaudronnerie industrielle, premiers secours, certification de compétences en espaces verts) avant de devenir manoeuvre nettoyage en intérim, grâce à Janus, une ETTI (entreprise de travail temporaire d'insertion). Cette opportunité m'a plu, car j'utilisais ma tête et mes mains, c'était à côté de chez moi et bien payé ! J'ai été formé par mes collègues et j'ai énormément appris. J'ai pu évoluer vers un poste d'opérateur Terex, il y a beaucoup de débouchés partout dans le monde. J'ai passé plusieurs Caces*, grâce à Pôle emploi, et je peux aujourd'hui conduire différents engins de chantier.

* Certificats d'aptitude à la conduite en sécurité.

POURQUOI J'AI OSÉ

Le courage de rebondir

Il est important de pouvoir rebondir : j'ai eu différentes expériences professionnelles, cela m'a demandé d'envoyer de nombreuses candidatures, mais je ne me suis pas découragé. J'ai accepté de commencer comme manoeuvre et, grâce à mon père, j'ai le sens du travail bien fait. C'est sans doute ce qui m'a permis d'évoluer. Mieux vaut se lancer dans quelque chose car on peut découvrir un nouveau métier en travaillant.

MON CONSEIL

Pour se lancer sur le marché du travail, il n'y a pas mieux que les études et la formation professionnelle : obtenez des diplômes ! Sinon **tentez différentes expériences et investissez-vous**. Profitez de l'enseignement et des connaissances de vos collègues. Pensez aux métiers du Grand Paris Express, qui offrent de belles opportunités.

L'indication de salaire dans le « repère sur le métier » a été établie sur le calcul d'une moyenne des salaires exprimés dans les offres d'emploi en Ile-de-France en 2020.

REPÈRE SUR LE MÉTIER

FONCTION : OPÉRATEUR/OPÉRATRICE TEREX. • ACTIVITÉ : MAÎTRISE D'ŒUVRE. • FORMATION : NIVEAU BAC ET COMPÉTENCES EN INFORMATIQUE ; DUT GÉNIE CIVIL OU GÉNIE CHIMIQUE, GÉNIE DES PROCÉDES OPTION PROCÉDES ; LICENCE PRO MÉTIERS DU BTP OU CHIMIE ET PHYSIQUE DES MATÉRIAUX. • 1^{ER} NIVEAU DE QUALIFICATION : NIVEAU BAC. • SALAIRE DÉBUTANT : 1900 € BRUT/MOIS.



BASTIEN DA SILVA

SUPERVISER UN CHANTIER DE VOIRIE

25 ANS, CHEF DE CHANTIER
ENROBÉS, COCHERY
ILE-DE-FRANCE

« Bastien se donne les moyens de progresser et son investissement est un atout. Il est la preuve que dans le BTP il est possible d'évoluer : l'individu et sa personnalité font la différence. »

Pascal Afonso, chef d'agence,
Cochery Ile-de-France

CE QUE JE FAIS

Orchestrer le travail d'équipe

Mon rôle est de superviser un chantier de voirie de A à Z, en gérant les camions, les commandes et en veillant à la sécurité de tous, une dizaine de personnes : conducteur, manœuvre, cylindreux, régleur, finisseur... et j'ai occupé tous ces postes. Notre équipe réalise des enrobés : ce sont différentes couches de revêtements que nous superposons (granulaire, bitumineuse, de surface) en fonction de la demande (type de voie, pente, terrassement, besoin d'atténuer le bruit), un travail de précision. Pour la Société du Grand Paris, nous faisons des travaux préparatoires de voirie : voies d'accès pour les camions, rampes, routes et leur entretien pendant les travaux. À la fin du chantier, nous réaménagerons les lieux et effectuerons les travaux de finition pour la circulation autour des gares avec les voies d'accès véhicules, piétons, pompiers... C'est un travail d'équipe, il y a une très bonne entente, et on travaille au grand air.

MON PARCOURS

Une évolution rapide

Enfant, j'aidais mon père, qui est portugais, à construire notre maison et j'aimais les travaux manuels ! Il a voulu me dissuader d'aller dans cette voie, car c'est très difficile. J'ai passé un bac pro commerce* pour travailler dans l'immobilier. Finalement, j'ai commencé à faire de l'intérim chez Cochery comme manœuvre (brouette, marteau piqueur), là où travaillait mon père et où j'avais fait mon stage de 3^e. L'entreprise m'a proposé de passer différents Caces**. Je suis devenu conducteur d'engins : chargeur, mini-pelle, cylindre, rouleau compresseur, finisseur... Tous différents à conduire, et cela m'a plu. Pour évoluer, j'ai aussi pu suivre la formation professionnelle régleur, puis chef d'application enrobés, qui allie apports théoriques et pratique sur les chantiers. Je ne voulais pas être cantonné à une ou deux tâches et avais envie d'apprendre le plus de choses possible pour avoir plusieurs cordes à mon arc.

* Devenu le bac pro métiers du commerce et de la vente option A animation et gestion de l'espace commercial.

** Certificats d'aptitude à la conduite en sécurité.

POURQUOI J'AI OSÉ

Des opportunités de formation

C'est l'envie de comprendre et d'apprendre qui me motive et me fait avancer. Je me suis investi et j'ai appris le métier grâce au soutien et à la pédagogie de mes chefs de chantier et de mes collègues : certains des anciens ont 30 ans de métier. J'ai aussi saisi les opportunités de formation offertes par mon entreprise et qui m'ont permis d'évoluer par étapes jusqu'à devenir chef de chantier.

MON CONSEIL

Faites des études au maximum de vos possibilités, et choisissez bien votre voie. Une fois en poste, faites vos preuves, intéressez-vous à tout, **profitez des opportunités de formation** et de l'expérience des autres. Parfois, il faudra réviser à la maison, en plus de son travail. Acceptez les étapes, montrez ce dont vous êtes capable et donnez-vous les moyens d'y arriver.

L'indication de salaire dans le « repère sur le métier » a été établie sur le calcul d'une moyenne des salaires exprimés dans les offres d'emploi en Ile-de-France en 2020.

REPÈRE SUR LE MÉTIER

FONCTION : CHEF/CHEFFE DE CHANTIER. • ACTIVITÉ : MAÎTRISE D'ŒUVRE. • FORMATION : BTS OU DUT DANS DIFFÉRENTES SPÉCIALITÉS (BÂTIMENT, GÉNIE CIVIL-CONSTRUCTION DURABLE, TRAVAUX PUBLICS...); LICENCE PRO MÉTIERS DU BTP (BÂTIMENT ET TRAVAUX PUBLICS). • 1^{ER} NIVEAU DE QUALIFICATION : BAC+2. • SALAIRE DÉBUTANT : 2 700 € BRUT/MOIS.

MOHAMED KORSO DIALLO

CONSTRUIRE LE GROS ŒUVRE

23 ANS, COFFREUR, JANUS POUR
BOUYGUES CONSTRUCTION

« Motivé et volontaire, Mohamed a évolué d'homme trafic à coffreur sur le projet Horizon T2A. Il fait aujourd'hui partie intégrante des équipes du chantier. »

Benjamin Alvites, responsable
adjoint ressources humaines chantier
Horizon T2A, Bouygues Construction



CE QUE JE FAIS

Réaliser des moules pour couler le béton

Notre chef d'équipe coffrage nous montre les plans de ce que nous devons réaliser ; nous sommes répartis en deux équipes de six personnes, qui travaillent en alternance, matin et après-midi. Nous devons par exemple couler des dalles, monter des murs et des poteaux : c'est le gros œuvre du chantier. Mon travail consiste à réceptionner les matériaux (planches, panneaux en bois ou en métal), puis à les préparer à la taille requise suivant le coffrage que nous allons réaliser. Ces matériaux sont transférés par grue. Pour la pose du coffrage ou « banche », une sorte de moule dans lequel sera coulé le béton, nous utilisons différents types de panneaux en bois ou en métal. Il faut être très précis dans les mesures (hauteur, largeur, longueur), chaque fois différentes, pour que le coffrage soit solide. Les ferrailleurs vont mettre des armatures métalliques pour renforcer la structure (on parle ainsi de « béton armé »), le béton est ensuite coulé dedans. Une fois qu'il est sec, nous démoulons l'ouvrage : c'est le décoffrage, une opération délicate puisqu'il ne faut pas abîmer la structure. J'ai aujourd'hui pu évoluer et devenir chef de manœuvre.

MON PARCOURS

Du foot au coffrage

Né en Guinée, je suis venu en Europe à 13 ans pour le travail de mes parents. Mon rêve était de devenir footballeur professionnel et j'ai passé 3 ans à l'Académie de football AEK d'Athènes en Grèce, où j'ai passé un bac scientifique. J'ai préparé une licence en géopolitique tout en travaillant comme agent d'accueil dans des hôtels ; je parle plusieurs langues. Ensuite, comme footballeur semi-professionnel, j'ai joué au Györi ETO en Hongrie, où j'ai obtenu le statut de réfugié, puis en France à l'Union sportive d'Ivry-sur-Seine dans le Val-de-Marne. J'ai décidé d'arrêter les championnats et me suis dit : « Je vais choisir un métier. » Pôle emploi m'a orienté dans le secteur du bâtiment chez Janus, une ETTI (entreprise de travail temporaire d'insertion). J'ai commencé comme homme trafic sur des chantiers pendant 1 an, puis on m'a proposé un CIPI (contrat d'insertion professionnelle intérimaire) comme coffreur et, après quelques mois, un contrat de professionnalisation (3 semaines sur le chantier et 1 semaine au lycée). J'ai saisi cette opportunité de me former à un métier.

POURQUOI J'AI OSÉ

Une motivation à toute épreuve

J'étais ouvert à tout : travailler dur, commencer en bas de l'échelle... J'ai la chance d'avoir des chefs qui m'apprennent le métier et m'encouragent. J'étudie aussi beaucoup à la maison la partie théorique, car je ne veux pas rester manœuvre. Je suis motivé pour évoluer, peut-être même devenir chef d'équipe, voire un jour créer ma propre société en Afrique, où l'on a tellement besoin d'écoles, de maisons, de routes.

MON CONSEIL

Si vous voulez changer votre vie, il ne faut pas regarder derrière mais devant vous. Après des années de pratique intensive du football, j'ai dû tourner la page et choisir un autre métier. Il n'est jamais trop tard pour se préparer un bel avenir. **Fixez-vous un objectif**, acceptez de commencer en bas de l'échelle, sans oublier de faire du sport : je continue à m'entraîner le week-end, c'est mon équilibre ! Ayez confiance en vous et battez-vous pour y arriver.

L'indication de salaire dans le « repère sur le métier » a été établie sur le calcul d'une moyenne des salaires exprimés dans les offres d'emploi en Ile-de-France en 2020.

REPÈRE SUR LE MÉTIER

FONCTION : COFFREUR/COFFREUSE. • ACTIVITÉ : MAÎTRISE D'ŒUVRE. • FORMATION : CAP CONSTRUCTEUR D'OUVRAGES EN BÉTON, ÉVENTUELLEMENT COMPLÉTÉ PAR UN BP MAÇON ; BAC PRO TECHNICIEN DU BÂTIMENT : ORGANISATION ET RÉALISATION DU GROS ŒUVRE. • 1^{ER} NIVEAU DE QUALIFICATION : CAP. • SALAIRE DÉBUTANT : 2 000 € BRUT/MOIS.

ÉTIENNE DE VILLEPIN

PERMETTRE AUX
USAGERS DE SE
DÉPLACER

34 ANS, INGÉNIEUR D'ÉTUDES
COURANTS FAIBLES, SYSTRA

« Étienne est un collaborateur actif, toujours en recherche d'innovations pour améliorer les réponses techniques que nous pouvons proposer à nos clients. Il n'hésite pas à partager ses connaissances. »

Clément Benko, responsable du pôle électromécanique bâtiment, Systra



CE QUE JE FAIS

Garantir la sécurité des voyageurs

Les courants faibles concernent la communication (informatique, téléphonie), la sécurité incendie (détecteurs), la sûreté (vidéosurveillance, contrôle d'accès), les économies d'énergie... J'interviens dès la phase de conception, puis pendant le suivi des travaux jusqu'à leur réception. Après la phase de conception, à partir de la maquette des gares avec les locaux techniques, les chemins de câbles et les équipements, nous devons réaliser des études pour que l'utilisateur puisse acheter son billet, disposer d'informations sonores et visuelles (sur écrans) en toute sécurité, et en protégeant les zones techniques. Je suis en contact avec de nombreux interlocuteurs : dessinateurs-projeteurs, architectes, personnels de la Société du Grand Paris, ingénieurs, maçons, menuisiers, installateurs de câbles, électriciens... avec lesquels il est important d'échanger. C'est très varié : un travail de rédaction et des réunions au bureau, mais aussi du suivi sur le terrain. Je dois également me tenir informé des évolutions technologiques en faisant une veille quotidienne.

MON PARCOURS

Un stage décisif

Mon père est ingénieur ; je n'étais pas mauvais en mathématiques et en physique, et j'ai choisi cette voie en terminale. Je suis entré dans une école d'ingénieurs avec une prépa intégrée, l'Isen (Institut supérieur de l'électronique et du numérique) à Lille. Très investi dans la vie étudiante et peu passionné par les études, trop théoriques, les premières années ont été difficiles. J'avais du mal à voir à quoi ces études me serviraient dans la vie quotidienne. Durant les 2 dernières années, je me suis spécialisé dans les systèmes intelligents embarqués, ce qui m'a permis de me remotiver. Lors d'une table ronde, j'ai rencontré un entrepreneur qui avait racheté une entreprise de courants faibles et qui m'a accueilli pour mon stage de fin d'études. Cette expérience m'a permis de découvrir un métier que j'adore. Cela a orienté toute la suite. J'ai travaillé dans une petite entreprise du même domaine, où j'ai fait un peu de tout pendant 6 ans : devis, tâches commerciales, études, travaux, veille technologique... Et j'ai beaucoup appris sur des projets différents.

POURQUOI J'AI OSÉ

Le hasard d'une rencontre

J'ai eu la chance de pouvoir sortir des sentiers battus et d'aller vers un métier que je ne connaissais pas dans les courants faibles, lors de mon stage de fin d'études. On m'y a fait confiance, cela m'a donné envie d'apprendre. Mon responsable cherchait des collaborateurs ayant la capacité de réfléchir et de s'adapter plutôt que des « sachants ».

MON CONSEIL

Prenez des risques, sortez de votre zone de confort, même si cela semble difficile au départ. Allez vers des domaines que vous ne connaissez pas, rencontrez des professionnels, intéressez-vous à leur métier, posez-leur des questions, soyez curieux et toujours en apprentissage.

L'indication de salaire dans le « repère sur le métier » a été établie sur le calcul d'une moyenne des salaires exprimés dans les offres d'emploi en Ile-de-France en 2020.

REPÈRE SUR LE MÉTIER

FONCTION : INGÉNIEUR/INGÉNIEURE D'ÉTUDES COURANTS FAIBLES. • ACTIVITÉ : MAÎTRISE D'ŒUVRE. • FORMATION : MASTER ÉLECTRONIQUE, ÉNERGIE ÉLECTRIQUE, AUTOMATIQUE OU RÉSEAUX ET TÉLÉCOMMUNICATIONS... OU DIPLÔME D'INGÉNIEUR GÉNÉRALISTE OU SPÉCIALISÉ DANS LE SECTEUR VISÉ. • 1^{ER} NIVEAU DE QUALIFICATION : BAC +5. • SALAIRE DÉBUTANT : 4 000 € BRUT/MOIS.

FORMATIONS: À CHACUN SON CHEMIN

Du CAP (certificat d'aptitude professionnelle) au master ou diplôme d'ingénieur, voire sans diplôme, les parcours de Bastien, Léna, Mohammed ou Stéphanie le prouvent : travailler pour le Grand Paris Express et y évoluer, c'est possible...

L'alternance : se former en travaillant

Le jeune signe un contrat de travail et perçoit une rémunération en fonction de son année d'études et de son âge ; il alterne cours et travail en entreprise. Deux types de contrats existent : le contrat d'apprentissage pour les moins de 30 ans et le contrat de professionnalisation pour tous. Ces contrats visent notamment l'obtention d'un diplôme ou d'un titre à finalité professionnelle. Le contrat d'apprentissage s'adresse aux jeunes en formation initiale et peut durer de 1 à 3 ans. Il n'y a pas de limite d'âge pour les personnes en situation de handicap. Les entreprises du BTP (bâtiment et travaux publics) accueillent chaque année des étudiants en alternance. Pour trouver les CFA (centres de formation d'apprentis) du BTP : www.btpcfa-iledefrance.fr et L'ÉA (les écoles des éco-activités) : www.ecole-lea.fr.

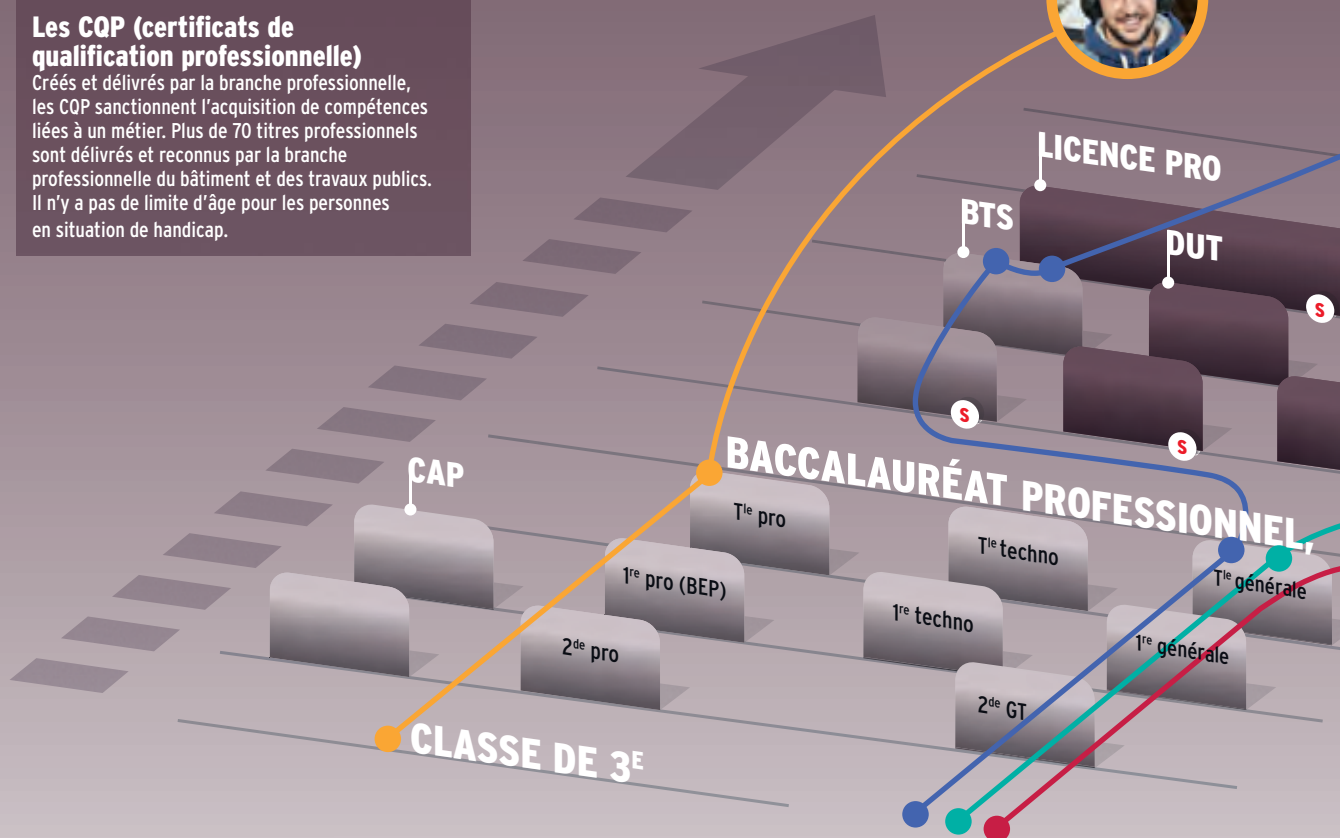
Les CQP (certificats de qualification professionnelle)

Créés et délivrés par la branche professionnelle, les CQP sanctionnent l'acquisition de compétences liées à un métier. Plus de 70 titres professionnels sont délivrés et reconnus par la branche professionnelle du bâtiment et des travaux publics. Il n'y a pas de limite d'âge pour les personnes en situation de handicap.

PROMOTION
par motivation,
expérience
professionnelle
et formation
continue

Bastien Da Silva,

Après un bac professionnel en commerce, il décide de travailler dans le BTP et évolue rapidement, notamment grâce à la formation professionnelle, jusqu'à occuper un poste de chef de chantier enrobés. → p. 13



Des clauses d'insertion pour les personnes éloignées de l'emploi

Les marchés passés par la Société du Grand Paris comportent tous des clauses d'insertion. Les entreprises qui y répondent doivent veiller à ce qu'au moins 5 % des heures travaillées sur les chantiers soient réalisées par des personnes éloignées de l'emploi (demandeurs d'emploi depuis plus de 1 an, jeunes de moins de 26 ans sans qualification, seniors de plus de 50 ans, personnes en situation de handicap...). Celles-ci peuvent être embauchées directement par une entreprise du BTP (bâtiment et travaux publics) ou par des structures d'insertion par l'activité économique.

Femmes et BTP

En 16 ans, la part des femmes dans le secteur professionnel du BTP est passée de 8,6 à 11,9 %. Encourager les femmes à intégrer les métiers du Grand Paris Express est l'un des engagements phares de la Société du Grand Paris, mené tant dans sa politique de recrutement que dans sa sensibilisation auprès de la jeune génération. La Société du Grand Paris soutient d'ailleurs Capital Filles, un dispositif de tutorat de lycéennes (www.capitalfilles.fr).

La formation tout au long de la vie

La formation continue permet d'acquérir de nouvelles compétences, que l'on soit salarié ou demandeur d'emploi. Elle offre l'opportunité de se former à un nouveau secteur professionnel ou d'évoluer dans le sien. Les demandeurs d'emploi accèdent à des formations financées par Pôle emploi, l'OPCO (opérateur de compétences) Constructys et des collectivités territoriales (conseils départementaux, conseils régionaux...). Les jeunes de 16 à 30 ans révolus bénéficient de formations financées par la Région ou dans le cadre d'un contrat de professionnalisation. Ces formations peuvent s'effectuer auprès d'organismes comme l'Alpa, le Cesi, le Gidef, les Compagnons du devoir, le BTP CFA Ile-de-France.

Mohammed Kherbach,

Avec un diplôme de technicien spécialisé géomètre-topographe au Maroc, il reprend en France des études en alternance et obtient un BTS métiers du géomètre-topographe et de la modélisation numérique, qui lui ouvre les portes d'un CDI. → p. 9



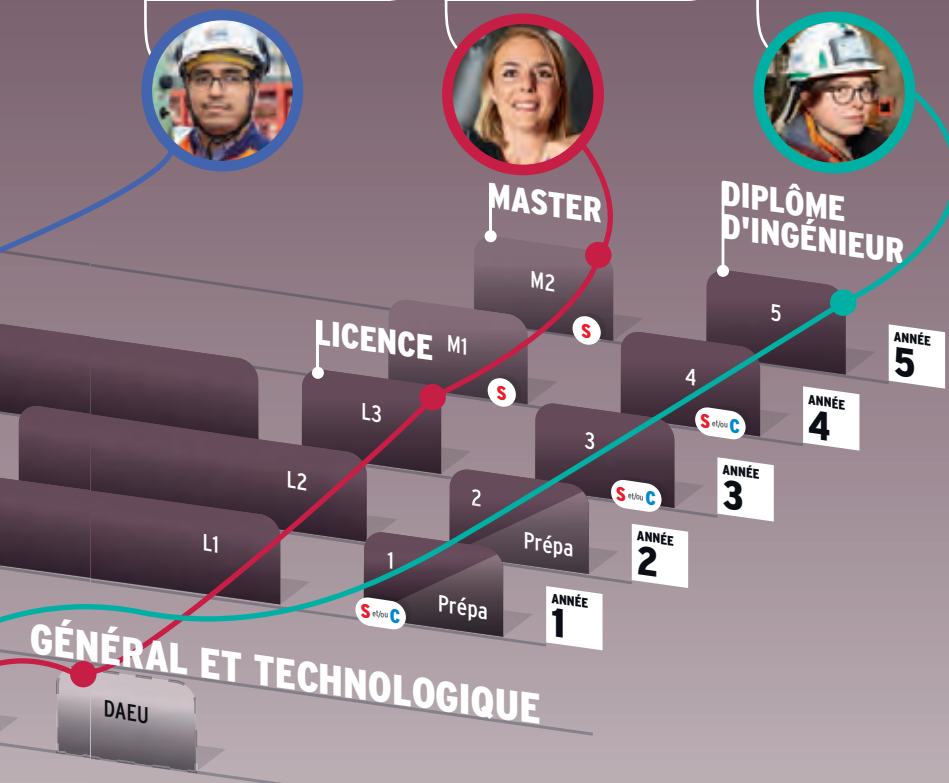
Stéphanie Arès,

Son intérêt pour l'aménagement du territoire l'a conduite à reprendre des études. Avec un bac +5 en sciences politiques et gestion des collectivités territoriales, elle devient responsable territoire à la Société du Grand Paris. → p. 5



Léna Le Bars,

En école d'ingénieurs, elle découvre les travaux souterrains au cours d'un stage sur le chantier du métro de Rennes, avant de devenir ingénieure matériel tunnel pour le Grand Paris Express. → p. 11



- C** Accès sur concours d'entrée
- S** Accès sur dossier

POUR ALLER PLUS LOIN

De nombreuses formations existent. Pour les retrouver, reportez-vous au site de l'Onisep (www.onisep.fr) et aux sites d'information sur les emplois et les formations du BTP : la Fédération française du bâtiment (www.ffbatiment.fr et www.grandparis.ffbatiment.fr) et la Fédération nationale et régionale des travaux publics (www.fntp.fr et www.frtptidf.fr).

Sur le site societedugrandparis.fr, retrouvez des ressources (outils pédagogiques scolaires, visite thématique « Au boulot pour le métro » à la Fabrique du métro), des offres d'emploi et des informations détaillées sur le projet Grand Paris Express et ses métiers.

LEXIQUE DES DIPLÔMES

Le **CAP** (certificat d'aptitude professionnelle), dispensé en 1, 2 ou 3 ans, dans un lycée professionnel ou en CFA (centre de formation d'apprentis), comprend 12 à 16 semaines de PFMP (périodes de formation en milieu professionnel) ou peut se préparer en apprentissage.

Les trois types de **baccalauréats**, général, technologique et professionnel, se préparent en 3 ans et permettent d'entrer dans le supérieur.

Le **bac professionnel**, dispensé en lycée professionnel, comprend des PFMP ou peut se préparer en apprentissage, et donne accès directement à l'emploi.

Le **BTS** (brevet de technicien supérieur), dispensé en 2 ans, en lycée ou en école, comprend 8 à 16 semaines de stage en entreprise ou peut se préparer en apprentissage. Il permet d'entrer sur le marché du travail ou de poursuivre des études.

Le **DUT** (diplôme universitaire de technologie), dispensé en 2 ans à l'université au sein d'un IUT (institut universitaire de technologie), comprend au moins 10 semaines de stage en entreprise ou peut se préparer en apprentissage. Il permet d'entrer sur le marché du travail ou de poursuivre des études.

À noter : une réforme des DUT est en cours d'élaboration. Elle prévoit la création de BUT (bachelors universitaires de technologie) qui se dérouleront en 3 ans.

La **licence professionnelle** peut être envisagée en 1 an après un bac +2 (L2, BTS, DUT...). Dispensée à l'université mais aussi en école, lycée ou CFA, elle comprend 12 à 16 semaines de stage ou peut se préparer en apprentissage. Elle est conçue pour permettre une insertion professionnelle immédiate.

La **licence**, dispensée à l'université en 3 ans (L1, L2, L3) après un bac, alterne cours magistraux, travaux dirigés et travaux pratiques. Elle permet de poursuivre des études, notamment pour 2 années de **master** (M1 et M2), au cours desquelles se dessine la spécialisation du parcours universitaire.

Le master équivaut à un bac +5. Des stages réalisés dès la licence ou un cursus suivi en apprentissage sont l'occasion de renforcer son expérience du terrain.

Les études en école d'ingénieurs sont sanctionnées par un **diplôme d'ingénieur**, de niveau bac +5, reconnu par la CTI (Commission des titres d'ingénieur). Accessibles après le bac pour un cursus de 5 ans ou après un bac +2 pour 3 années d'études, ces écoles sont sélectives et la formation prévoit de nombreux stages en entreprise.

Le **DAEU** (diplôme d'accès aux études universitaires) est un diplôme national de niveau 4 réservé aux non-bacheliers d'au moins 24 ans (ou d'au moins 20 ans pouvant justifier de 2 années d'activité professionnelle ou d'une activité ayant donné lieu à 2 années de cotisation à la Sécurité sociale). Véritable seconde chance, il permet, en 1 ou 2 ans, de renouer avec les études dans un contexte très favorable (pédagogie adaptée, enseignants volontaires et motivés) pour accéder à un niveau supérieur de qualification. La préparation s'efforce de répondre aux contraintes de chacun : en cours du soir, en journée ou à distance.

LES MÉTIERS DU GRAND PARIS EXPRESS POURQUOI PAS MOI ?

Travailler pour le Grand Paris Express: un rêve pour certains, et de nombreuses opportunités d'emploi avec des perspectives d'évolution pour beaucoup. Étienne, Houda, Jawad, Léna, Mohamed, Nicolas et les autres y sont parvenus. Ils sont passionnés et fiers d'œuvrer pour le « chantier du siècle ». Au-delà de la diversité de leurs profils, ils ont en commun d'avoir réussi à surmonter les préjugés et les obstacles.

Dans ce cinquième numéro de la collection « Pourquoi pas moi ? », 12 professionnels décrivent leur métier et livrent avec enthousiasme et sincérité leurs motivations, leur parcours, leurs conseils. Ils répondent ainsi aux questions que se posent la plupart des jeunes sur leur avenir professionnel.

En introduction, une cartographie du réseau présente des métiers de la maîtrise d'œuvre et de la maîtrise d'ouvrage, qui coopèrent à la mise en place des lignes du « métro de demain ». En fin de numéro, un graphique schématise les principales filières de formation tout en éclairant la manière dont quelques-uns ont dessiné leurs parcours différemment. Alors, pourquoi pas vous ?

4,50 €



Code de diffusion 901512
ISSN : 2266-3517
Octobre 2020

onisep.fr/lalibrairie

**Grand
Paris
express**

LE NOUVEAU MÉTRO RÉALISÉ PAR

Société
du Grand
Paris



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

*** onisep**