

LES MÉTIERS DU FERROVIAIRE



www.onisep.fr | www.futuretrain.fr





LES MÉTIERS DU FERROVIAIRE

Tous les jours, 15 000 trains circulent en France pour permettre à chacun et chacune de se rendre au travail, à l'école, en vacances... et aux entreprises d'acheminer leurs marchandises: céréales, eau minérale, granulats, etc. SNCF, Euro Cargo Rail, Getlink, Captrain France, Thello, Transkeo, Transdev, Eurostar, Sécuirail: les entreprises ferroviaires assurent la circulation de ces trains 365 jours par an et 24 heures sur 24, dans un souci constant de sécurité.

Le ferroviaire n'est pas seulement un moyen de transport sûr et écologique: c'est aussi un secteur qui innove constamment pour transformer les voies ferrées, les gares ou les trains. Composé de gestionnaires d'infrastructures et d'opérateurs, il emploie 150 000 personnes et recrute en permanence dans des métiers très variés: conducteurs et conductrices de trains, prestataires de sécurité, techniciens et techniciennes de maintenance du réseau, aiguilleurs et aiguilleuses du rail, etc.

Avec ou sans diplôme, tous les jeunes peuvent rejoindre le ferroviaire. Quel que soit leur cursus, beaucoup bénéficieront d'une formation complémentaire à leur entrée dans l'entreprise et continueront à se former tout au long de leur parcours professionnel. Du CAP au diplôme d'ingénieur, en passant par une formation commerciale ou un cursus technique: chacun et chacune peut trouver sa voie!

Ce guide, réalisé en partenariat avec Futur en Train, association pour le développement des formations et la promotion des métiers ferroviaires, est un outil de découverte pour les jeunes et leurs familles ainsi qu'un support pour les équipes éducatives. Il doit favoriser la connaissance et l'approche du secteur ferroviaire. De manière très concrète, il s'appuie sur la réalité du terrain et s'inscrit dans le cadre du parcours Avenir qui accompagne les élèves, au collège et au lycée, dans leur exploration du monde professionnel.

*Frédérique Alexandre-Bailly,
Directrice générale de l'Onisep*

*François Nogue,
Président de l'association
Futur en Train*

SECTEUR

L'EMPLOI EN 9 POINTS p. 2

PORTRAITS DE PROSACCUEILLIR ET ACCOMPAGNER
LES VOYAGEURS P. 6PRÉPARER ET CONDUIRE
LES TRAINS p. 10ORGANISER ET GÉRER
LA CIRCULATION DES TRAINS P. 17ENTRETENIR ET SÉCURISER
LE RÉSEAU FERRÉ ET LES MATÉRIELS p. 22DÉVELOPPER LE FERROVIAIRE
ET MANAGER p. 26**FORMATIONS**

À CHACUN ET CHACUNE SON PARCOURS p. 30

LES DIPLÔMES DU SECTEUR p. 32

QUESTIONS/RÉPONSES p. 34

QUIZ

MON TOP 3 DES MÉTIERS p. 36

Les métiers sont présentés avec le concours des entreprises ferroviaires et de leurs professionnels :



Office national d'information sur les enseignements et les professions, établissement public sous tutelle du ministère de l'Éducation nationale, 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 avec la collaboration de Futur en Train, juillet 2021 • **Directrice de la publication** : Frédérique Alexandre-Bailly • **Cheffe du département partenariat** : Isabelle Dussouet • **Responsable éditoriale** : Christine Courtois • **Assistante éditoriale** : Roxane Paré • **Rédactrice en chef** : Murielle Favre-Samreth • **Rédactrice** : Caroline Charron • **Secrétaire de rédaction** : Lydie Théophin • **Correctrice** : Pauline Couillet • **Administratrice technique éditoriale** : Salîha Hamzic • **Documentaliste** : Valérie Forestiez • **Direction artistique** : Bruno Delobelle • **Maquette** : Cyril Lauret • **Mise en pages et illustration** : Louis Sutter • **Iconographe** : Brigitte Gilles de la Londe • **Photographe** : Alain Potignon • **Photo de couverture, copyright** : Daniel Bosma/Moment/Getty images et Alvaro Arano/Eye Em/Getty images • **Responsable fabrication** : Laurence Parlouer • **Photogravure** : Key Graphic (Paris) • **Imprimeur** : Roto Aisne, Chemin de la Cavée, ZI Saint-Lazare, 02430 Gauchy • **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 • Code de diffusion Onisep : 901556 • ISSN : 1772-2063 • ISBN papier : 978-2-273-01556-1 • ISBN numérique : 978-2-273-01557-8 • Le kiosque : BTP, Industrie, Transport • Dépôt légal : juillet 2021 • Reproduction, même partielle, interdite sans accord préalable de l'Onisep.



10-32-2813

L'EMPLOI EN 9 POINTS

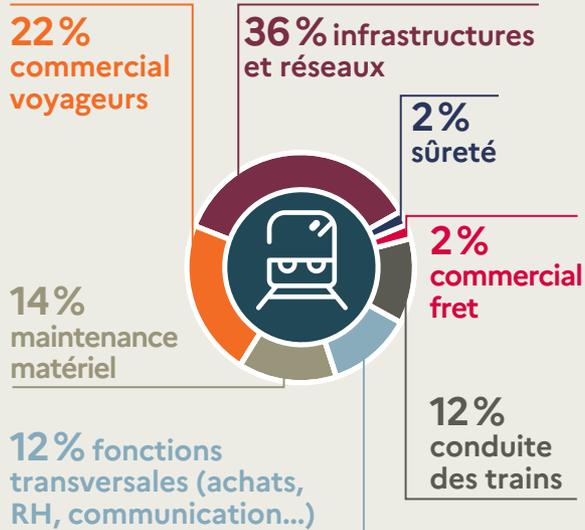
Y a-t-il des débouchés pour les jeunes? Quels sont les métiers qui recrutent? Peut-on évoluer facilement? Quelle place pour l'innovation? Des questions que vous vous posez sûrement sur les métiers du ferroviaire. Voici les réponses en 9 points.

DE QUOI PARLE-T-ON?

1 UN SECTEUR PLURIEL

Si la SNCF emploie la majorité des salariés, le secteur compte une dizaine d'entreprises. Eurostar et Thello acheminent des voyageurs sur des lignes internationales, Transkeo et Transdev sur des lignes régionales. Sécurail est chargé de la sécurité sur les chantiers ferroviaires. Euro Cargo Rail, Europorte (Getlink) et Captrain France font principalement du fret. La SNCF regroupe toutes ces missions.

Répartition des effectifs par activités



Source: rapport de branche, 2018.

150 000 salariés assurent un service continu 7j/7.

19,4% d'entre eux sont amenés à travailler de nuit*.

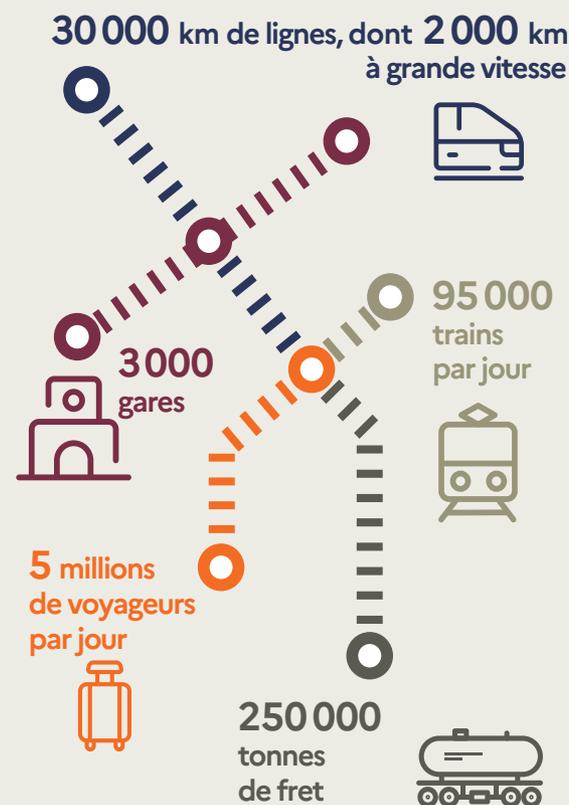
* Des primes (pour le travail de nuit ou du week-end) et des indemnités (de logement, de déplacement, de repas, d'astreinte, etc.) viennent compléter le salaire d'un grand nombre de travailleurs soumis à ces contraintes.

Source: Bilan social UTP (Union des transports publics et ferroviaires), 2019.

2 UN VASTE RÉSEAU

Depuis la construction de la première ligne de chemin de fer en 1827, le RFN (réseau ferré national) n'a cessé de s'agrandir et de se moderniser. Depuis 1981, des TGV (trains à grande vitesse) transportent les voyageurs à travers le pays et au-delà.

Le RFN (réseau ferré national)



Source: rapport de branche, 2018, et SNCF, 2020.

6 milliards d'€ consacrés à moderniser le réseau ferré national en 2020.

Source: SNCF, 2020.

3 LA SÉCURITÉ: UNE PRÉOCCUPATION CONSTANTE

La sécurité est au cœur de tous les métiers du ferroviaire. L'objectif de chacun et chacune étant de faire circuler les trains, leurs voyageurs et leurs marchandises en toute sécurité, celle-ci est donc l'affaire de tous: des ingénieurs qui organisent les travaux de maintenance

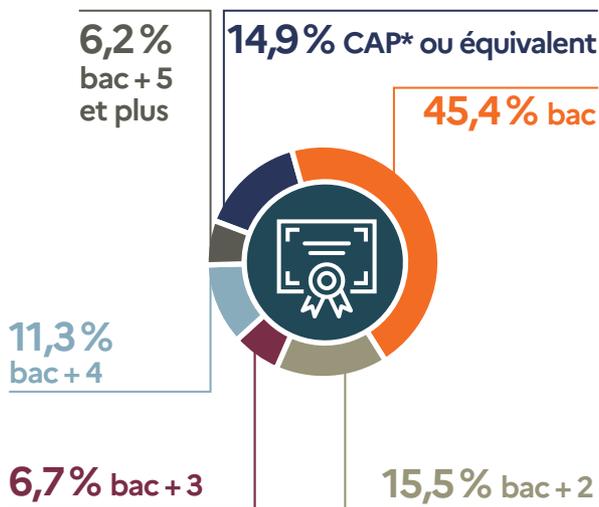
aux conducteurs en tête de leurs trains, en passant par les agents de bord qui effectuent des contrôles de sécurité avant de pouvoir donner le départ... Sécurité et sens du service sont les priorités de tous les salariés du ferroviaire.

QUELS DÉBOUCHÉS POUR LES JEUNES ?

4 DES EMPLOIS POUR TOUS

Les entreprises du ferroviaire recrutent, à tous les niveaux d'études, sans limite d'âge, le plus souvent en CDI (contrat à durée indéterminée) et, pour la plupart des métiers, l'entreprise dispense ou prend en charge une formation rémunérée préalable à la prise de poste.

Répartition des embauches par niveaux d'études



* Certificat d'aptitude professionnelle.

Source: Bilan social UTP (Union des transports publics et ferroviaires), 2019.

99,3% des salariés sont recrutés en CDI (contrat à durée indéterminée).

Source: Bilan social UTP (Union des transports publics et ferroviaires), 2019.

4120 recrutements en CDI à la SNCF en France en 2019.

Source: SNCF 2020.

5 TROIS DOMAINES QUI RECRUTENT

Au-delà de la conduite des trains, le ferroviaire recrute dans trois domaines principaux: la circulation, assurée par les aiguilleurs, les agents de bord, etc.; la maintenance, réalisée par des électromécaniciens, des monteurs de câbles, etc.; les prestations de sécurité, effectuées par des opérateurs sécurité sol, des sentinelles, des surveillants travaux, etc. Avec des activités plus transversales, des planificateurs et des ingénieurs sont également nécessaires pour prévoir l'évolution du trafic, la modernisation des gares, etc.

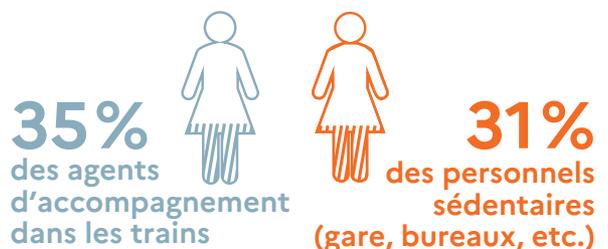


Source: Bilan social UTP (Union des transports publics et ferroviaires), 2019.

6 LES FEMMES BIENVENUES

Si on compte 20% de femmes en moyenne dans les entreprises du ferroviaire, les candidates sont recherchées et attendues dans tous les métiers.

Les métiers où les femmes sont bien représentées



Source: Bilan social UTP (Union des transports publics et ferroviaires), 2019.

PORTRAITS DE PROS

ACCUEILLIR ET ACCOMPAGNER LES VOYAGEURS



Agente commerciale et d'escale

p.6



Agente de bord et de manœuvre

p.7



Agent de sûreté ferroviaire

p.8



Agente de conduite et relation client

p.9

PRÉPARER ET CONDUIRE LES TRAINS



Responsable opérationnel produit train

p.10



Agente train travaux

p.11



Conductrice de train

p.12



Conducteur de ligne

p.13



Conductrice-chef de train

p.14



Conducteur de train de marchandises

p.15



Opérateur sécurité sol

p.16

ORGANISER ET GÉRER LA CIRCULATION DES TRAINS



Aiguilleuse du rail

p.17



Agent de circulation

p.18



Agente de circulation et d'accueil

p.19



Gestionnaire opérationnel

p.20



Superviseur ferroviaire

p.21

ENTREtenir ET SÉCURISER LE RÉSEAU FERRÉ ET LES MATÉRIELS



Chef de groupe au département annonce humaine

p.22



Responsable de lots travaux

p.23



Technicien de maintenance ferroviaire

p.24



Responsable de maintenance service électrique

p.25

DÉVELOPPER LE FERROVIAIRE ET MANAGER



Coordinatrice d'études et de projets

p.26



Directeur d'établissement d'ingénierie matériel ferroviaire

p.27



Rostering officer

p.28



Dirigeante d'unité opérationnelle

p.29



Hager Abidi, 25 ans
**AGENTE COMMERCIALE ET D'ESCALE
 CHEZ EUROSTAR, À PARIS (75)**

MON PARCOURS

Après un bac technologique, j'ai fait 2 ans de licence en administration et échanges internationaux. J'ai ensuite occupé plusieurs emplois avant de rechercher un travail dans le transport. Pôle emploi m'a orientée vers l'association Jérémie, qui préparait à l'entrée au CFA* des métiers de l'aérien. J'y ai suivi 1 an de formation, en alternance chez Eurostar, qui m'a embauchée en CDI** aussitôt après l'obtention de la MC*** accueil dans les transports.

* Centre de formation d'apprentis.
 ** Contrat à durée indéterminée.
 *** Mention complémentaire.

Dans son uniforme bleu, toujours impeccable, Hager alterne entre la billetterie et l'accompagnement des passagers avant leur départ. Dotée d'un grand sens du service, elle représente son entreprise auprès des clients.

Au départ, je voulais travailler dans l'aérien, mais ma formation m'a permis de découvrir le ferroviaire et les standards d'Eurostar, qui sont les mêmes que ceux des compagnies aériennes. J'aime particulièrement la proximité avec les usagers, que nous accompagnons dans les différentes étapes, depuis leur arrivée sur le terminal de la gare du Nord jusqu'à leur descente vers les quais de l'Eurostar. En arrivant le matin, chaque agent prend connaissance des trains du jour et des éventuelles particularités, par exemple des passagers à

mobilité réduite qui nécessitent une attention spéciale. Nous découvrons également nos affectations pour la journée: billetterie, accueil, enregistrement... C'est un travail polyvalent et plutôt intense avant les départs de train. Nous devons réguler le flux des passagers, répondre à leurs questions et gérer les difficultés quand elles se présentent. Cela va d'un changement de billet lié à un retard à l'attribution d'un surclassement, en passant par l'aide au passage en douane, la gestion d'un objet perdu, etc. Nous avons une clientèle internationale, je parle donc anglais tout le temps. Il est important de faire preuve d'écoute et d'empathie pour pouvoir aider chaque personne au mieux. Je suis souvent la première interlocutrice de l'entreprise que les voyageurs rencontrent et j'aime en donner une bonne image. ■

FICHE MÉTIER

AGENT/AGENTE DE VENTE ET D'ACCUEIL

Formation: tests + formation interne (TP agent d'escale ferroviaire au besoin) avec un niveau bac à bac+2 (bac pro métiers de l'accueil, BTS tourisme, par exemple); MC accueil dans les transports.
Qualités: empathie, esprit d'équipe, ouverture d'esprit.



Angela Petillo, 27 ans
**AGENTE DE BORD ET DE MANŒUVRE
 CHEZ THELLO, À NICE (06)**

Avec la double casquette d'agente de bord et d'agente de manœuvre, Angela travaille aussi bien à bord des trains qui circulent entre la France et l'Italie qu'en gare où elle assiste le conducteur dans ses manœuvres.

MON PARCOURS

J'ai obtenu un bac en langues et littérature en Italie, puis j'y ai commencé une formation universitaire en biologie, mais ça ne m'a pas plu. Je souhaitais m'installer en France et j'ai répondu à une annonce de Thello, qui m'a recrutée en tant qu'agente de bord après la réussite aux tests. J'ai pu suivre une formation rémunérée de 5 mois avant de prendre mon poste. Par la suite, mon responsable m'a proposé de me former à nouveau, au métier d'agente de manœuvre cette fois.

Nous sommes trois agents de bord dans chaque train. Nos missions sont variées. Avant le départ, nous vérifions les portes et tous les points de sécurité, la propreté des sièges et des couloirs. Au moment du départ, le conducteur nous fait signe que nous pouvons fermer les portes. Puis il faut faire les annonces (des informations concernant les gares desservies, le wagon-bar ou les consignes à respecter si le train s'arrête en pleine voie, par exemple). Viennent ensuite le contrôle des billets et la vente aux passagers qui n'en ont pas. C'est aussi l'occasion de répondre aux questions des voyageurs, de les renseigner sur les correspondances, etc. Calme et sang-froid sont nécessaires dans ce métier, car des personnes sans billet peuvent se montrer récalcitrantes. Certains jours, je reste dans la gare en tant qu'agente

de manœuvre. Je prépare le train avant le départ et remplis les documents indiquant les numéros de voiture, que je transmets au conducteur. Quand le train revient, je décroche la locomotive avant et accroche celle de l'arrière pour qu'il puisse se diriger vers le garage. Je suis alors les yeux du conducteur, en relation avec lui et l'agent de circulation par radio. En fin de journée, je vérifie chaque wagon : portes, tampons, peinture, essieux, roues, tout y passe ! J'aime l'alternance entre l'aspect technique et le côté commercial de ces deux postes. ■

FICHE MÉTIER

AGENT/AGENTE DE BORD

Formation : tests + formation interne (TP agent d'escala ferroviaire au besoin) avec un niveau bac à bac+2 (bac pro métiers de l'accueil, par exemple); MC accueil dans les transports. **Qualités :** calme, ouverture d'esprit, patience.



Charlie Fontesse, 28 ans
**AGENT DE SÛRETÉ FERROVIAIRE
À LA SNCF, À PARIS (75)**

MON PARCOURS

Après un bac professionnel en menuiserie, j'ai souhaité entrer dans la gendarmerie. Pendant 2 ans, j'ai donc été gendarme, avant de découvrir la sûreté ferroviaire à la SNCF. J'ai postulé via Internet, passé de nombreux tests puis intégré l'université de la sûreté de la SNCF, pendant 4 mois et demi, avant de prendre mon poste en Ile-de-France.

Charlie exerce son métier entre Paris et la banlieue parisienne, où il est chargé d'assurer la sécurité des usagers de la SNCF, de jour comme de nuit. Au cours de ses missions, il s'épanouit dans le contact avec la clientèle et le travail en équipe.

En tant qu'agent de sûreté ferroviaire, j'interviens sur la zone de Paris rive gauche, c'est-à-dire les gares et la ligne de train de Paris-Austerlitz à Brétigny-sur-Orge. Nous intervenons toujours en équipe de quatre personnes au minimum. Nos plannings peuvent changer toutes les semaines, car nous travaillons en horaires décalés, en « trois-huit », de jour comme de nuit, ainsi que deux week-ends par mois. Pendant notre service, notre mission consiste principalement à circuler et à assurer la sécu-

rité en gare et dans les trains. Nous surveillons également les zones de triage où le cuivre est stocké, afin d'éviter les vols, en particulier la nuit. Lors de ma prise de service avec mes collègues, une fiche de mission nous est remise, recensant les tâches impératives à accomplir. Il peut s'agir, par exemple, de participer à la lutte anti-fraude, en soutien auprès des contrôleurs. Les agents de la SNCF ainsi que les usagers peuvent également nous demander d'intervenir grâce à un numéro d'appel d'urgence. Nous avons d'ailleurs reçu une formation interne spécifique pour apprendre à nous comporter dans le cadre de l'évacuation d'une gare en présence d'un colis considéré comme suspect. J'apprécie le travail en équipe, au contact permanent avec les clients. Leur sécurité en gare et dans les trains est notre priorité! ■

FICHE MÉTIER

AGENT/AGENTE DE SÛRETÉ FERROVIAIRE

Formation: tests + formation interne (TP agent de sûreté ferroviaire au besoin) avec un niveau bac à bac+3 (LP sécurité des biens et des personnes, par exemple); BP agent technique de sécurité dans les transports. **Qualités:** dynamisme, esprit d'équipe, sang-froid.



MON PARCOURS

J'ai obtenu un bac technologique, puis un BTS* dans le domaine commercial. Le ferroviaire m'a toujours intéressée, surtout la conduite, car j'ai de la famille qui travaille dans ce secteur. J'ai été embauchée chez Transkeo suite à un job dating organisé dans la gare du Bourget. Après 2 mois et demi de formation rémunérée, j'ai commencé en binôme sur la ligne T11 express, avant de conduire seule.

* Brevet de technicien supérieur.



Manon Bewert, 23 ans
**AGENTE DE CONDUITE ET RELATION CLIENT
CHEZ TRANSKEO, AU BOURGET (93)**

Habillée à la conduite de trams-trains comme à la vente, Manon apprécie la polyvalence et les responsabilités de son métier. Elle forme déjà les nouveaux venus et des possibilités d'évolution lui permettent de voir l'avenir sereinement.

La plupart du temps, je conduis le tram-train entre Le Bourget et Épinay-sur-Seine, un trajet aller simple de 15 minutes, à la vitesse de 30 à 100 km/h. Une à deux fois par mois, je suis au guichet de la gare du Bourget ou de Villeteuse-Université pour la vente de billets. Cela me permet d'être en lien avec les usagers que je ne vois guère lorsque je conduis. Je commence mes journées de conduite en informant le superviseur de mon arrivée, puis je prends connaissance de ma feuille de service, qui m'indique combien de tours (allers-retours) j'ai à effectuer, les éventuels problèmes sur la ligne, etc. Il est possible de faire jusqu'à huit tours par service, avec une pause tous les trois tours. Seule dans ma cabine, je suis en contact radio avec le poste de contrôle, qui m'informe des retards. Un autre interlocuteur me signale les incidents liés à la sécurité, par exemple la présence

d'un passager sur les voies. Rester très concentrée et à l'affût afin de pouvoir réagir vite en cas de problème est indispensable. Pour cela, il est nécessaire de connaître les procédures d'urgence par cœur. Je dois aussi veiller à ne pas dépasser la vitesse autorisée et à appuyer sur la pédale de sécurité régulièrement, sans quoi le train peut s'arrêter. C'est un métier où l'on ne peut se reposer sur ses acquis, c'est pourquoi des mises à jour de connaissances sont régulièrement organisées et des formations proposées permettant également d'évoluer. Depuis peu, je fais également du monitorat en participant à la formation pratique des futurs conducteurs. ■

FICHE MÉTIER

AGENT/AGENTE DE CONDUITE ET RELATION CLIENT

Formation : tests + formation interne avec un niveau CAP à bac +2.
Qualités : aisance relationnelle, autonomie, réactivité.



Karim Marzouk, 36 ans
**RESPONSABLE OPÉRATIONNEL PRODUIT TRAIN,
À LA GARE SNCF DE STRASBOURG (67)**

MON PARCOURS

À la suite d'un bac technologique, j'ai entamé un BTS* en gestion, mais j'ai arrêté avant d'obtenir le diplôme.

Après quelques petits boulots, j'ai été recruté à la SNCF en tant qu'agent de manœuvre. Grâce aux formations internes, j'ai évolué aux postes de chef de manœuvre, chef de quai, chef de service PMV (poste à manettes de voie), puis responsable opérationnel produit train. Je suis actuellement en cours d'habilitation pour le poste de superviseur TGV**.

* Brevet de technicien supérieur.
** Train à grande vitesse.

Dans son bureau ou sur les quais, Karim gère une petite équipe indispensable au bon fonctionnement du trafic des trains en gare de Strasbourg. Fiabilité et ponctualité sont ses priorités absolues.

Je suis responsable des quatre chefs de quai et de deux agents de manœuvre de la gare de Strasbourg. Je coordonne et organise leur travail, en situation normale et lors d'imprévu : train en retard, incident technique, agent absent, etc. Dans ce dernier cas, je peux remplacer la personne qui manque en attendant de trouver une solution. Mes priorités sont que les trains partent à l'heure et que la sécurité soit respectée. Je porte l'uniforme des agents SNCF. Je peux intervenir en gare, mais la plupart du temps, je suis dans mon bureau. Je surveille le plan de transport et rapporte à la hiérarchie les problèmes rencontrés et les retards,

que je dois expliquer. Environ 300 TGV* ou TER** passent à Strasbourg chaque jour. Pour les trains de passage, le chef de quai siffle le départ après avoir vérifié la fermeture des portes. Les trains qui terminent leur trajet à Strasbourg sont, quant à eux, inspectés avant de partir au nettoyage : un agent reste au sol et s'assure que personne ne monte, tandis qu'un autre vérifie qu'aucun passager ni bagage n'est resté à l'intérieur. Et pour les trains Corail qui partent de Strasbourg, j'établis le bulletin de freinage, qui est remis au conducteur avant le départ. Ce document indique le type de machine utilisée, son parcours, le nombre de voitures que la locomotive doit tracter et leur poids total dont dépend la puissance de freinage nécessaire. Il est aussi très important de faire une vérification visuelle ; il y a beaucoup de tâches à coordonner ! ■

* Trains à grande vitesse.
** Trains express régionaux.

FICHE MÉTIER

RESPONSABLE OPÉRATIONNEL/RESPONSABLE OPÉRATIONNELLE PRODUIT TRAIN (ROPT)

Formation : tests + formation interne avec un niveau CAP à bac+2.
Qualités : aisance relationnelle, organisation, polyvalence.



Ludivine Chabin, 32 ans
AGENTE TRAIN TRAVAUX
CHEZ SÉCURAIL, À RUEIL-MALMAISON (92)



Chargée d'assurer la sécurité des mouvements de train travaux sur la zone de chantier ferroviaire, Ludivine garantit le déroulement sans danger des interventions. Autonome et mobile, elle ne sait jamais où la mènera sa prochaine mission.

Lorsque des travaux sont effectués sur une voie de chemin de fer (remplacement de rails, du ballast ou des traverses), un train travaux apporte et évacue le matériel nécessaire au chantier. Sans moi, ce dernier ne bouge pas ! Je dois m'assurer que chaque déplacement du train travaux se fait en toute sécurité. Pour cela, je visite le chantier en amont, je rencontre les équipes, je prends connaissance des horaires auxquels il est possible d'intervenir (souvent la nuit, pour moins gêner le trafic), et sur quel tronçon. Pour former un train, il faut manœuvrer les aiguillages et assembler la totalité des wagons entre eux sur une même voie. Lors des déplacements du train, je suis avec le conducteur dans la cabine. Je réalise les vérifications nécessaires afin de m'assurer que le train ne présente pas d'anomalie liée au freinage, à son chargement, à l'état des différents éléments du wagon, etc. J'ai toujours

avec moi un document de travail recensant les informations utiles et je veille à ce que les procédures soient appliquées. Durant le chantier, je suis en liaison radio avec le conducteur du train travaux et avec l'équipe, qui compte jusqu'à 50 personnes. Je porte des vêtements orange de haute visibilité, des gants, des lunettes, un casque et des chaussures de protection. Les travaux peuvent s'étaler sur une journée ou sur plusieurs semaines et ils s'intensifient l'été. Je me déplace partout en France au gré des interventions, et je travaille rarement avec les mêmes personnes. Je suis autonome mais, si j'ai un problème, je peux compter sur mon supérieur. ■

MON PARCOURS

Après la classe de 3^e, j'ai fait un BEP* du secteur sanitaire et social, puis un bac professionnel du domaine des services à la personne et une licence de psychologie. Au départ, je pensais devenir infirmière, mais j'ai réalisé que ce n'était pas fait pour moi. Grâce à Pôle emploi, j'ai trouvé un poste d'agent au sol chez Colas Rail, qui m'a formée, et cela m'a ensuite permis d'être embauchée chez Sécurail.

* Brevet d'études professionnelles, devenu une certification intermédiaire du bac professionnel.

FICHE MÉTIER

AGENT/AGENTE TRAIN TRAVAUX

Formation : tests + formation interne avec un niveau CAP à bac +2.
Qualités : adaptabilité, autonomie, confiance en soi.

MON PARCOURS

J'ai obtenu un bac général, puis j'ai étudié la chimie à l'université pendant 1 an et demi, mais ça ne me plaisait guère et je voulais commencer à travailler. Je connaissais des personnes travaillant à la SNCF et j'ai postulé. Après des tests, j'ai été embauchée et ai pu suivre une formation en alternance et rémunérée de 1 an, le TP* conducteur de train, avant de prendre mon poste.

* Titre professionnel.



Aurélie Murlon, 27 ans
CONDUCTRICE DE TRAIN
À LA SNCF, À PERSAN-BEAUMONT (95)



À la tête d'un train Transilien, Aurélie est responsable de la sécurité de ses voyageurs. Si aujourd'hui elle travaille seule dans sa cabine, elle encadrera bientôt une équipe de conducteurs dont elle contrôlera les connaissances.

Je travaille sur la ligne H du Transilien entre Paris et Persan-Beaumont. Le trajet dure entre 35 et 50 minutes et je fais deux à trois allers-retours par jour, en suivant des horaires précis. Selon les jours, je peux commencer mon service à 3 h du matin ou, au contraire, finir à 2 h du matin. Ma feuille de service m'indique le nombre de trajets à faire, les horaires à respecter et les gares dans lesquelles je suis tenue de faire un arrêt. Avant de démarrer, j'ai des vérifications à effectuer depuis ma cabine, notamment sur le système de freinage et de vitesse ainsi que

sur la pédale de sécurité. Travaillant de manière autonome, je m'occupe aussi de la fermeture des portes. Si je prends du retard, il me faut aussitôt informer le centre de circulation et fournir une explication. Je dois être très méthodique, vigilante et savoir réagir vite en cas de problème, en mettant en place les mesures réglementaires garantissant la sécurité de tous. Un train ne freine pas comme une voiture : lancé à 90 km/h, 300 à 400 mètres sont nécessaires pour l'arrêter. Il est donc indispensable d'être capable de prendre la bonne décision rapidement. Je connais par cœur la signalisation pour freiner à l'approche des arrêts en gare. J'ai commencé une formation visant l'encadrement d'une équipe de conducteurs, mais je continuerai à conduire afin de conserver mes compétences pratiques. ■

FICHE MÉTIER

CONDUCTEUR/CONDUCTRICE DE TRAIN INTERURBAIN

Formation : tests + formation interne (TP conducteur de train au besoin) avec un niveau CAP à bac+2. **Qualités :** adaptabilité, autonomie, rigueur.



Maxime Engelaere, 28 ans
**CONDUCTEUR DE LIGNE
CHEZ THELLO, À NICE (06)**



Après une première expérience dans la conduite de train de marchandises, Maxime a été embauché comme conducteur de voyageurs sur une partie de la ligne Marseille-Milan. Seul maître à bord de sa machine, il apprécie la liberté de son métier.

MON PARCOURS

Après un bac général, j'ai préparé un DUT* chimie. J'étais intéressé par le travail en laboratoire, mais je n'ai pas trouvé rapidement de travail dans ce domaine. Comme le ferroviaire me plaisait également, j'ai décidé de postuler dans les entreprises du secteur. J'ai été recruté chez VFLI (devenu Captrain France), où j'ai été formé pour la conduite de train de fret. Souhaitant travailler moins la nuit, j'ai postulé chez Thello par la suite.

* Diplôme universitaire de technologie, qui devient, à la rentrée 2021, une certification intermédiaire du BUT (bachelor universitaire de technologie).

Train de fret ou de voyageurs : il n'y a pas de différence au niveau de la conduite pure, d'autant que ce sont les mêmes locomotives. La spécificité se fait au niveau du freinage et des arrivées en gare. Pour chaque gare, il faut connaître sa configuration, maîtriser ses vitesses d'approche, savoir si c'est un arrêt prévu, etc. Cela demande beaucoup de concentration. Dans le ferroviaire, on ne navigue pas à vue, mais avec la signalisation. Il y a une quinzaine de signaux lumineux à connaître, qui indiquent, par exemple, qu'on va devoir s'arrêter dans 1 km, 500 m, etc. On n'arrête pas comme ça un train qui roule à 160 km/h ! Seul dans ma cabine, je suis en relation avec les agents de bord. Je peux leur donner des informations à transmettre aux voyageurs et ils m'indiquent les éventuels

incidents (problème de chauffage ou de climatisation, passager clandestin, etc.) qui peuvent nécessiter un arrêt du train. Je commence mon service au bureau, où je récupère tous les papiers recensant les caractéristiques du train, et je le termine en emportant la rame au nettoyage, puis au garage. Je suis soumis à des journées d'astreinte, durant lesquelles je peux être appelé si un conducteur est malade. J'aime la liberté de ce métier qui me fait voyager et la responsabilité de mener des centaines de passagers à bon port chaque jour. ■

FICHE MÉTIER

CONDUCTEUR/CONDUCTRICE DE TRAIN DE GRANDE LIGNE

Formation : tests + formation interne (TP conducteur de train au besoin) avec un niveau CAP à bac+2. **Qualités :** rigueur, sang-froid, sens des responsabilités.



Mandy Baudemont, 33 ans
CONDUCTRICE-CHEFFE DE TRAIN
CHEZ EUROTUNNEL (GETLINK), À COQUELLES (62)

Seule dans sa cabine, Mandy pilote les navettes passagers (pour voitures) ou fret (pour camions) entre Coquelles et Folkestone. Cette demi-heure de traversée sous la Manche est un trajet qui requiert une attention extrême.

MON PARCOURS

Après un bac général, j'ai fait une licence et un master en langues. Au départ, je voulais être professeure d'espagnol mais, pendant mes études, j'ai occupé plusieurs postes chez Eurotunnel qui m'ont donné envie de rester dans l'entreprise. J'ai alors postulé comme membre d'équipage et, après 2 mois d'exercice, je commençais la formation de conducteur.

Avec mon binôme, nous effectuons jusqu'à trois allers-retours par jour entre la France et l'Angleterre, à raison de 35 minutes par trajet. Je suis tour à tour conductrice aux commandes dans la locomotive de tête ou cheffe de train. Dans ce cas, je surveille tous les systèmes embarqués, qui se situent dans la locomotive de queue pour les navettes passagers ou à bord du wagon aménagé pour les navettes fret. Le chef de train est aussi chargé de l'accueil des routiers avec lesquels il voyage, et des équipes à bord. Il a un rôle commercial contrairement au

conducteur, et s'assure que tout se passe bien au moment du chargement et du déchargement des véhicules. Les deux métiers sont complémentaires et exigent de suivre des procédures strictes afin d'assurer la sécurité de tous. Conductrice, je ne peux pas démarrer tant que le chef de train n'a pas terminé l'ensemble de ses opérations et nous restons en communication durant le trajet, notamment si un incident survient : fuite de carburant d'un véhicule, alarme qui se déclenche, etc. Si la conduite du train est automatique, je dois rester attentive à tout ce qui se passe : un bruit suspect, une signalisation qui change... Lorsque tout va bien, je bloque la vitesse à 140 km/h dans le tunnel, mais je suis tenue d'appuyer sur une pédale toutes les minutes, et garantir ainsi que je suis alerte! ■

FICHE MÉTIER

CONDUCTEUR/CONDUCTRICE DE NAVETTE

Formation : tests + formation interne (TP conducteur de train au besoin) avec un niveau CAP à bac+2. **Qualités :** autonomie, rigueur, sang-froid.



MON PARCOURS

J'ai suivi un bac technologique, un DUT* génie électrique et informatique, puis une licence professionnelle en infrastructures ferroviaires et signalisation, en alternance à la SNCF, car je voulais comprendre l'ensemble de ce secteur qui m'a toujours passionné. J'ai fait de nombreux jobs d'été à la SNCF. Mon rêve était de devenir conducteur. C'est finalement Euro Cargo Rail qui m'a formé au métier pendant 9 mois.

* Diplôme universitaire de technologie, qui devient, à la rentrée 2021, une certification intermédiaire du BUT (bachelor universitaire de technologie).

Moussa Makalou, 30 ans
**CONDUCTEUR DE TRAIN DE MARCHANDISES
 CHEZ EURO CARGO RAIL, À VALENTON (94)**

Passionné de trains depuis son plus jeune âge et conducteur expérimenté, Moussa se déplace sur tout le territoire français pour récupérer des trains de marchandises en difficulté à la suite d'une panne.



Comme je suis conducteur de réserve, j'interviens sur un périmètre plus large que mes collègues qui, eux, conduisent les machines en Ile-de-France, autour de notre agence de Valenton. Sur la vingtaine de conducteurs de l'agence, nous sommes deux réservistes, plus expérimentés, à pouvoir être appelés à chaque fois qu'un train tombe en panne. Lorsque la réparation a été effectuée, il faut aller le chercher, que ce soit à Bordeaux, Lyon ou Forbach. Selon le cas, je pars au milieu de la nuit ou en journée et mes trajets peuvent durer jusqu'à 7 heures d'affilée, tandis que les conducteurs réguliers ne conduisent jamais plus de 4 heures. Cela implique d'être prévoyant, car on ne peut pas s'arrêter manger au restaurant! Il faut également avoir une bonne hygiène de vie pour que le corps s'adapte au mieux à ces

horaires décalés. J'ai toujours rêvé de conduire des trains. C'est un métier passionnant, très technique, avec des responsabilités, et dans lequel la sécurité est la préoccupation numéro 1. J'aime arriver au triage où m'attend mon train. Après avoir effectué les opérations de mise en route, j'appelle le poste d'aiguillage afin qu'il passe le signal au vert, et je pars! La concentration est de mise car, si je conduis du bout des doigts un chargement qui peut aller jusqu'à 2000 tonnes, je dois réagir vite en cas d'imprévu. ■

FICHE MÉTIER

CONDUCTEUR/CONDUCTRICE DE TRAIN DE MARCHANDISES

Formation: tests + formation interne (TP conducteur de train fret au besoin) avec un niveau CAP à bac+2 (bac pro maintenance des véhicules automobiles, BTS maintenance des véhicules, par exemple).
Qualités: autonomie, rigueur, sens des responsabilités.

MON PARCOURS

Durant mon BEP* logistique et commercialisation, j'ai passé le Caces**. J'ai continué en bac pro logistique, mais je ne l'ai pas terminé. J'ai commencé à travailler en intérim en tant que préparateur de commande, puis cariste.

Souhaitant intégrer le site de Primagaz, j'ai postulé et été recruté à mon poste actuel, pour lequel j'ai suivi un TP*** dans la cadre de la formation interne.

* Brevet d'études professionnelles, devenu une certification intermédiaire du bac professionnel.

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

*** Titre professionnel.



Roder Ouari, 33 ans
OPÉRATEUR SÉCURITÉ SOL
CHEZ CAPTRAIN FRANCE, À MARTIGUES (13)



Alliant manœuvres ferroviaires complexes et logistique sur un site industriel gazier, Roder doit redoubler de vigilance. Il aime travailler dehors, en équipe, avec des tâches et des responsabilités variées.

Chef de manœuvre et opérateur logistique sur le site de Primagaz, c'est à moi de former le train, de le conduire et de remplir les wagons-citernes de propane. La SNCF achemine les wagons vides venant de toute la France vers une gare de triage, à l'extérieur du site de Primagaz. Avec mon locotracteur, petite locomotive utilisée pour les manœuvres qui fonctionne au fuel, je m'approche au plus près des wagons, guidé par le chef de manœuvre, qui est mes yeux et mes oreilles, surtout quand je dois reculer. À plusieurs, nous

les attelons entre eux manuellement, après avoir vérifié, visuellement et sur l'ordinateur, leur numéro, leur contenance, etc. Je dois calculer le nombre de wagons que ma locomotive peut tracter (jusqu'à 20 wagons, en fonction du poids de chacun et du poids global maximum autorisé) et tout consigner. Je manœuvre ensuite le train vers les postes de chargement afin de peser les wagons et vérifier ainsi mes calculs, puis je commande le bras de chargement monté sur vérin (appareil de levage). Avant d'envoyer le propane dans les citernes, je dois vérifier l'étanchéité pour qu'il n'y ait pas de fuite et obtenir l'accord de la salle de contrôle. C'est un travail d'équipe, varié, avec beaucoup de procédures strictes à respecter, car nous combinons les mesures de sécurité du ferroviaire avec celles d'un site industriel gazier. ■

FICHE MÉTIER

OPÉRATEUR/OPÉRATRICE SUR SITE INDUSTRIEL

Formation: tests + formation interne (TP agent sol, TP conducteur de train fret, TP opérateur de production au sol de fret ferroviaire ou TP opérateur voie au besoin) avec un niveau CAP à bac+2 (BTS maintenance des véhicules, par exemple). **Qualités:** esprit d'équipe, organisation, rigueur.



Florine Arantes, 35 ans
AIGUILLEUSE DU RAIL
CHEZ SNCF RÉSEAU, À ÉTAMPES (91)



Au-dessus des rails de la gare d'Étampes, dans sa cabine vitrée, Florine gère le trafic de plusieurs dizaines de trains par jour. Garante de la sécurité des voyageurs et des agents, elle applique une réglementation très précise.

Je suis chargée de tracer les itinéraires des trains. Pour cela, j'ai un tableau avec les trains prévus, leur destination, etc. Quand un train est à l'approche sur mes écrans, je protège son parcours en m'assurant que la voie est libre, puis j'oriente mes appareils de voie, notamment les bouts de rails amovibles, appelés « aiguilles ». Enfin, j'ouvre le signal correspondant à son itinéraire. La commande des installations sur le terrain se fait depuis mon poste d'aiguillage via des leviers ou des boutons ; dans d'autres gares, l'aiguillage peut se faire par commande informatique. Dans le ferroviaire, la réglementation est très précise, pour éviter les erreurs. En cas d'anomalie ou d'incident, je trouve la procédure permettant la résolution du problème. Il faut être vigilant et se servir de tous ses sens. D'où je suis, une cabine vitrée au-dessus des rails, je peux voir les trains et repérer d'éventuelles anomalies (une odeur de brûlé ou un

bruit inhabituel, par exemple). Les agents aux abords des voies peuvent également m'alerter en cas de danger (bagage abandonné, personne en état d'ébriété, etc.) afin que je puisse prendre les mesures nécessaires à la sécurité. Je suis souvent en relation avec le service régulation, qui a une vision d'ensemble sur la région et les flux. À mon poste de travail, nous sommes toujours deux agents, présents en « trois-huit », 7 jours sur 7, car les trains, de voyageurs ou de marchandises, roulent sans cesse. ■

MON PARCOURS

Après un bac général, j'ai passé un DEUG* sciences de la vie avant de me réorienter dans la coiffure. Employée, manager puis gérante à mon compte, j'ai souhaité rejoindre une grande entreprise qui me permette d'avoir une carrière stable avec des possibilités d'évolution sur le long terme. J'ai postulé sur le site de la SNCF comme technicienne supérieure.

* Diplôme d'études universitaires générales, aujourd'hui équivalent de la L2 (2^e année de licence).

FICHE MÉTIER

AIGUILLEUR/AIGUILLEUSE DU RAIL

Formation : tests + formation interne (TP opérateur de circulation ferroviaire ou TP opérateur travaux signalisation électrique ferroviaire au besoin) avec un niveau bac à bac+3 (bac pro métiers de l'électricité et de ses environnements connectés, MC agent transport exploitation ferroviaire ou LP en étude de signalisation ferroviaire, par exemple).
Qualités : organisation, rigueur, sang-froid.



David Selingue, 36 ans
AGENT DE CIRCULATION
CHEZ SOCORAIL (GETLINK), À DUNKERQUE (59)

MON PARCOURS

J'ai obtenu un bac général et un DEUG* d'anglais, puis je suis parti 1 an en Grande-Bretagne, pour me perfectionner en anglais. De retour en France, j'ai effectué plusieurs missions d'intérim chez Eurotunnel (Getlink), pour faire entrer les camions dans la navette ou assurer de la maintenance de premier niveau. J'ai souhaité intégrer la société à un poste d'aiguillage et j'ai été pris!

* Diplôme d'études universitaires générales, équivalent de la L2 (2^e année de licence).

En tant qu'agent de circulation, j'effectue un travail d'aiguilleur très spécifique: j'ai suivi une formation au métier de 6 semaines, en interne. Une fois ce premier examen réussi, j'ai enchaîné avec une formation pratique de 2 semaines, à un poste d'aiguillage, en doublon avec un collègue expérimenté. J'ai ensuite passé l'examen final, qui m'a permis d'être habilité à tenir seul un poste. Depuis décembre 2012, j'exerce mon métier sur plusieurs postes d'aiguillage, à Dunkerque. Chaque poste a

ses particularités! Mais la mission reste la même: il s'agit de manœuvrer des feux de signalisation (signaux) et des aiguilles de voie pour tracer les itinéraires des trains en garantissant leur sécurité, mais aussi celle des personnes qui travaillent sur les voies. Pour cela, des fiches d'itinéraire m'indiquent la provenance et la destination de chaque train de marchandises. Quand du personnel ferroviaire doit intervenir sur les voies, j'assure leur sécurité en bloquant les voies. En général, je travaille seul depuis un poste d'aiguillage à proximité des voies. Je suis donc très autonome, même si, bien sûr, toutes les procédures qui ont été établies sont suivies à la lettre. Nous sommes plusieurs agents à nous relayer en « trois-huit », de jour ou de nuit, selon les services et les plannings définis, ce qui nous laisse du temps libre, si l'on s'organise bien. ■

FICHE MÉTIER

AGENT/AGENTE DE CIRCULATION

Formation: tests + formation interne (TP opérateur de circulation ferroviaire au besoin) avec un niveau bac à bac+3 (bac pro métiers de l'électricité et de ses environnements connectés, MC agent transport exploitation ferroviaire ou LP en gestion des réseaux ferrés, par exemple).
Qualités: organisation, rigueur, sang-froid.



**Sandrine Bothorel, 34 ans
AGENTE DE CIRCULATION ET D'ACCUEIL
CHEZ TRANSDEV, À PAIMPOL (22)**



En gare de Paimpol, Sandrine partage son temps entre le guichet et les quais où elle veille notamment à la bonne information de tous. Elle apprécie tout particulièrement le contact, avec les voyageurs comme avec son équipe.

MON PARCOURS

J'ai passé un BEP* du secteur commercial, puis un bac professionnel dans le domaine de l'accueil et un BTS** technico-commercial. Mais c'est en travaillant l'été, comme contrôleuse de billets dans le train touristique à vapeur qui relie Paimpol à Pontrieux, que j'ai découvert l'univers ferroviaire. Après une série de tests, j'ai intégré Transdev, société privée qui exploite la ligne Guingamp-Paimpol, et qui m'a fait bénéficier de formations internes.

* Brevet d'études professionnelles, devenu une certification intermédiaire du bac professionnel.

** Brevet de technicien supérieur.

Mon métier d'agente de circulation et d'accueil sur une ligne comme la nôtre, 36 km de voie unique entre Guingamp et Paimpol, recouvre deux missions principales: la gestion de la sécurité de la circulation des trains et des voyageurs d'une part, et la vente des billets au guichet d'autre part. En gare de Paimpol, je dois m'assurer que le conducteur est prêt au départ, que les essais de sécurité ont bien été effectués et que les portes sont verrouillées, avant de pouvoir donner le départ du train. Au préalable, puisque nos trains circulent sur une voie unique, je dois demander l'accord de voie à l'agent de circulation de la gare de Guingamp, qui est à l'autre extrémité de la ligne. Je travaille en étroite collaboration avec l'agent d'accompagnement, plus communément appelé

« contrôleur ». C'est lui qui réalise les vérifications des titres de transport. C'est également lui qui effectue les annonces de départ au micro, tandis que je m'occupe de la fermeture des portes. C'est un métier qui me met donc en relation directe avec les voyageurs, au guichet comme sur le quai. J'aime beaucoup ce contact avec les usagers et le travail d'équipe. En effet, nous sommes sept agents à exercer nos missions dans la gare de Paimpol. Une bonne entente est primordiale pour assurer un fonctionnement optimal du service. ■

FICHE MÉTIER

AGENT/AGENTE DE CIRCULATION ET D'ACCUEIL

Formation: tests + formation interne avec un niveau CAP à bac+2.
Qualités: aisance relationnelle, esprit d'équipe, polyvalence.



Daniel Cunha, 44 ans
GESTIONNAIRE OPÉRATIONNEL
CHEZ EURO CARGO RAIL, À AUBERVILLIERS (93)

MON PARCOURS

Après un bac général, j'ai suivi une 1^{re} année de licence en économie avant de me réorienter vers un BTS* tourisme. J'ai commencé à travailler comme agent d'escale à l'aéroport Charles-de-Gaulle, puis au service litige bagages. J'ai ensuite fait 3 années d'intérim, très formatrices, dans différents secteurs du transport avant d'être embauché chez Euro Cargo Rail comme coordinateur des opérations ferroviaires.

* Brevet de technicien supérieur.

Devant ses trois écrans, Daniel jongle entre logiciels et appels téléphoniques pour régler au plus vite les incidents qui peuvent survenir lors du transport de marchandises sur le réseau ferré français. Sang-froid et organisation sont de rigueur!

Je gère, avec mes collègues, la circulation des trains de marchandises en temps réel, 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, par roulement sur des périodes de 8 heures. Les trains peuvent venir de l'étranger et traverser tout le pays. Nous les suivons sur nos écrans, chacun sur une partie du territoire. En cas de retard ou d'arrêt, nous intervenons au plus vite: nous collectons les informations, les diffusons auprès des services concernés et trouvons une solution, la plus efficace et rapide possible. Dans ce but, je

suis en relation avec de nombreux interlocuteurs, le plus souvent par téléphone. Selon le cas, je cherche un technicien pour effectuer une réparation, je m'occupe d'envoyer une locomotive avec un ou plusieurs conducteurs sur place, etc. Mon poste est très polyvalent car, en plus de la gestion des trains, je planifie les déplacements des conducteurs afin qu'ils soient au bon endroit au bon moment. Cela passe par la réservation de leur place dans le train qui les mènera sur le lieu de leur prise de poste, ou d'un hôtel quand ils sont loin de chez eux. Certains peuvent trouver ce travail stressant, mais pour moi, c'est euphorisant! Il n'y a pas deux journées identiques, et c'est une lutte permanente entre les informations contraignantes que l'on peut recevoir et les solutions que l'on est capable d'apporter. ■

FICHE MÉTIER

**GESTIONNAIRE OPÉRATIONNEL/
 GESTIONNAIRE OPÉRATIONNELLE**

Formation: tests + formation interne avec un bac+2 au minimum (BTS gestion des transports et logistique associée ou BUT qualité, logistique industrielle et organisation, par exemple). **Qualités:** organisation, polyvalence, sang-froid.



Naoufal Abdillahi, 26 ans
**SUPERVISEUR FERROVIAIRE
CHEZ TRANSKEO, À NOISY-LE-SEC (93)**

Travaillant sur une des nouvelles lignes du Grand Paris Express, Naoufal alterne entre la conduite d'un tram-train nouvelle génération et des fonctions de superviseur de la ligne. Il apprécie la diversité de ses missions.

MON PARCOURS

Après un bac technologique, j'ai préparé un BTS* du domaine commercial. J'ai occupé plusieurs emplois avant d'apprendre que Transkeo recrutait des conducteurs tram-train pour la ligne T11 express du Bourget à Épinay-sur-Seine, qui n'était alors pas encore en fonctionnement. J'ai été formé par l'entreprise pour être agent de conduite relation client, avant de passer superviseur.

* Brevet de technicien supérieur.



Mon poste est très polyvalent. Je travaille au sein d'une équipe de 19 personnes au PCC (poste de commandement centralisé). À tour de rôle, nous remplissons les missions suivantes: régulation et suivi du plan de transport, gestion des incidents et des perturbations, information des voyageurs, gestion des équipements en gare, etc. C'est très varié. L'activité de management fonctionnel m'amène à être beaucoup au téléphone avec les conducteurs. Lorsque l'un d'eux est malade par exemple, il faut être très réactif et connaître les procédures pour le remplacer, supprimer un train et réguler le trafic afin que les voyageurs n'en subissent pas trop les conséquences. Nous les informons de tous les incidents et répondons à leurs appels sur les bornes. Je me rends aussi dans les sept gares de la ligne pour vérifier

les équipements: escalators, ascenseurs, écrans, bornes d'appel, etc. Une à deux fois par semaine, je fais une demi-journée de conduite pour entretenir ma pratique; mes compétences font d'ailleurs l'objet d'une mise à jour chaque année. Le trajet de 15 minutes entre Le Bourget et Épinay-sur-Seine se fait à 100 km/h en mode train. Lorsque la ligne sera prolongée jusqu'à Sartrouville, le train passera alors en mode tram urbain sur une portion du trajet. J'aime la diversité de mes tâches et je me sens à l'aise sur tous les aspects de mon poste. ■

FICHE MÉTIER

SUPERVISEUR/SUPERVISEUSE FERROVIAIRE

Formation: tests + formation interne (TP responsable opérationnel de site au besoin) avec un niveau bac+2 au minimum (BTS management commercial opérationnel ou LP en management des transports, par exemple). **Qualités:** autonomie, réactivité, sang-froid.



Dorian Lebel, 31 ans
**CHEF DE GROUPE AU DÉPARTEMENT ANNONCE HUMAINE
 CHEZ SÉCURAIL, À RUEIL-MALMAISON (92)**

MON PARCOURS

Après un BEP* du domaine sanitaire et social, je suis entré dans l'armée de terre. Au bout de 6 ans, j'ai souhaité changer. J'ai fait une formation d'agent de sûreté et de sécurité privée qui m'a permis de travailler dans ce secteur. Puis, grâce au programme de reconversion de l'armée, j'ai été recruté comme annonceur sentinelle chez Sécurail. 6 mois plus tard, j'évoluais au poste d'agent de sécurité du personnel. Aujourd'hui, je suis chef de groupe-expert métier.

* Brevet d'études professionnelles, devenu une certification intermédiaire du bac professionnel.

Responsable de la sécurité du personnel lors de travaux sur les voies de chemin de fer, Dorian est souvent en déplacement. Il alterne entre préparation des chantiers, travail administratif, management et formation des nouvelles recrues.

Je manage les équipes composées d'agents de sécurité du personnel et d'annonceurs-sentinelles, réparties sur les différents chantiers de travaux au niveau national. Ces agents sont placés le long des voies ferrées et doivent prévenir les ouvriers de l'arrivée d'un train à l'aide d'un avertisseur sonore de grande puissance. À ce signal, les personnes se trouvant sur les voies doivent se retirer et rejoindre un espace sécurisé. Ces missions nécessitent une attention et une réactivité sans faille, car la vie du personnel de l'entreprise travaux en dépend. Je peux superviser jusqu'à une quinzaine de chantiers simultanés.

Pour cela, je suis assisté par des référents techniques. Lors de la préparation d'un chantier, j'effectue la visite du site. Cela me permet d'évaluer les risques encourus et d'affecter les moyens humains et matériels nécessaires pour les neutraliser. En cas d'incidents ou d'accidents, je procède à une enquête et des plans d'action sont définis avec la SNCF, puis mis en place pour ne pas réitérer les mêmes erreurs. Mon travail comporte une importante partie administrative (réception des documents SNCF, composition des dossiers chantiers, logistique, etc.). Je participe aussi à la formation des nouvelles recrues et je procède aux contrôles des connaissances professionnelles des agents, afin de maintenir un haut niveau de sécurité. De mon point de vue, le contact humain est primordial et le management de proximité indispensable. ■

FICHE MÉTIER

SURVEILLANT/SURVEILLANTE TRAVAUX

Formation: tests + formation interne avec un niveau CAP à bac+2.

Qualités: patience, réactivité, rigueur.



MON PARCOURS

J'ai passé un bac général avant de commencer une licence en économie, mais c'était trop théorique à mon goût. J'ai travaillé 2 ans avant de reprendre mes études dans le bâtiment, secteur que j'avais découvert au cours d'un job d'été. Après 1 an de préparation à l'École nationale du BTP*, j'ai obtenu un BTS** bâtiment, puis postulé à la SNCF en tant que technicienne opérationnelle voie. Après une formation interne de 1 an et demi, j'ai occupé plusieurs postes avant ma formation finale pour devenir responsable de lots travaux.

* Bâtiment et travaux publics.
 ** Brevet de technicien supérieur.



Marie Le Nouvelle, 33 ans
**RESPONSABLE DE LOTS TRAVAUX
 CHEZ SNCF RÉSEAU, À ROSNY-SUR-SEINE (78)**

En poste à la SNCF dans un travail qui allie la préparation de chantiers en amont et le suivi des travaux sur le terrain, Marie doit aussi trouver des solutions en cas d'imprévu. Elle s'assure ainsi de la reprise du trafic chaque matin.

Sur le projet EOLE, qui englobe tous les travaux de prolongement du RER E vers l'ouest de Paris, j'interviens entre Bezons et Mantes-la-Jolie en tant que maître d'œuvre sur des chantiers successifs. Au départ, le chef de projet me transmet la lettre de commande, le nom de l'entreprise qui va intervenir, les plans et le descriptif des travaux. Mon rôle est de préparer, organiser, mettre en sécurité et suivre les travaux, qui se déroulent essentiellement de nuit pour ne pas perturber le trafic. En amont des travaux, je rencontre les différents interlocuteurs, je prévois le personnel SNCF qui doit intervenir, les wagons qui vont emporter le matériel (rails, traverses, ballast, menu matériel...). Cette phase comprend beaucoup de réunions avec les différentes familles de métiers comme la maintenance, la signalisation électrique, la circulation, etc.

Je rédige également tous les documents concernant la sécurité du chantier. Lorsque les travaux démarrent, je suis présente pour vérifier que les mesures sont bien mises en place. Je commence chaque nuit par un *briefing* avec tous les acteurs, puis je m'assure que tout se passe comme prévu afin que le trafic reprenne au matin. Je travaille toujours en binôme et nous nous répartissons le travail. C'est un métier très varié qui touche au management, à la gestion, à la technique, à la qualité... ■

FICHE MÉTIER

RESPONSABLE DE LOTS TRAVAUX

Formation: tests + formation interne avec un niveau bac+2 au minimum dans le domaine du bâtiment et des travaux publics (BTS travaux publics, par exemple, éventuellement complété par une LP métiers du BTP: génie civil et construction parcours infrastructures ferroviaires, qui peut être suivie en alternance à la SNCF). **Qualités:** aisance relationnelle, esprit d'équipe, organisation.

MON PARCOURS

Après un bac technologique en génie mécanique, j'ai passé 6 ans dans l'armée de terre. J'ai ensuite travaillé à la maintenance des yachts, puis au contrôle qualité dans le nucléaire et dans l'automobile, avant de répondre à une annonce de Captrain France pour un poste d'agent de maintenance. Depuis, j'ai évolué : technicien, chef d'atelier, puis très récemment adjoint au responsable du point service.



Yohan Jacquemin, 35 ans
**TECHNICIEN DE MAINTENANCE FERROVIAIRE
CHEZ CAPTRAIN FRANCE, À SAINT-AVOLD (57)**

Passionné de mécanique, Yohan alterne entre le travail au sein de l'atelier et le dépannage sur site. Lorsqu'il est en intervention, éviter tout risque doit toujours être sa priorité.

Mon temps de travail se répartit entre les contrôles préventifs sur les locomotives en atelier, ce qu'on appelle « le suivi des pas de maintenance », la réparation des pannes sur site et les astreintes durant lesquelles je peux être appelé pour une intervention. Je travaille pour le point service qui couvre le nord-est de la France, de la Bourgogne à la frontière belge. Si Captrain France a des clients privés, comme l'usine Kronenbourg dont la maintenance de

plusieurs locomotives est confiée à mon point service, la priorité reste donnée à la maintenance du RFN (réseau ferré national). La sécurité est essentielle : Captrain France assure une formation interne au risque ferroviaire à tous ses employés. Avant toute intervention sur le réseau, il faut que la voie soit sécurisée, mais aussi les voies adjacentes afin de protéger au mieux les salariés. En général, nous sommes deux techniciens à partir en intervention ; cependant, les temps de maintenance sont très variables. Fuite d'air ou d'huile, problème de freins : localiser la panne peut prendre quelques minutes ou plusieurs heures. Les diagnostics assistés par ordinateur, grâce aux logiciels de maintenance, ainsi que les formations régulières nous facilitent toutefois la tâche. Je m'épanouis dans ce travail complet, qui touche à la mécanique, l'électricité, l'électronique, la pneumatique, l'hydraulique, l'automatisme... ■

FICHE MÉTIER

TECHNICIEN/TECHNICIENNE DE MAINTENANCE DES TRAINS

Formation : tests + formation interne avec un niveau bac à bac+3 dans le domaine de la maintenance (bac pro maintenance des systèmes de production connectés, BTS maintenance des systèmes, BUT génie industriel et maintenance, LP en maintenance des systèmes industriels ou en maintenance et technologie, par exemple); MC maintenance des moteurs diesel et de leurs équipements ou MC réalisation des circuits oléohydrauliques et pneumatiques. **Qualités :** adaptabilité, autonomie, endurance.



Jérôme Milonnet, 36 ans
**RESPONSABLE DE MAINTENANCE SERVICE ÉLECTRIQUE
 CHEZ TRANSDEV, À GUINGAMP (22)**

À la tête d'une équipe de maintenance, Jérôme veille au bon état du réseau. Partageant son temps entre son bureau et le terrain, il reste disponible de jour comme de nuit en cas d'urgence.

Avec mes trois collègues, nous assurons la maintenance des 55 passages à niveau avec barrières électriques, sur nos deux lignes, Guingamp-Paimpol et Guingamp-Carhaix, soit un périmètre d'environ 90 km. Il est déterminant, pour la sécurité des trains et des personnes qui traversent ces passages, que les installations fonctionnent parfaitement. Dans ce but, j'établis un programme annuel de maintenance préventive. Nous intervenons également lorsqu'un moteur tombe en panne, qu'une barrière est cassée ou qu'il y a un problème avec un relais chargé d'anticiper l'arrivée d'un train, par exemple. Ces interventions sont prioritaires, même de nuit ou le week-end. Afin d'y répondre, nous sommes tour à tour d'astreinte. La maintenance est un travail en extérieur, qui exige une grande autonomie, mais aussi un respect scrupuleux des mesures de sécurité. En tant que chef

de service, je suis chargé de les faire respecter et de rédiger les fiches de protocoles à suivre. Je passe environ la moitié de mon temps au bureau. Au programme: préparation des interventions, gestion des approvisionnements en matériel, des plannings et des budgets. Le reste du temps, j'interviens avec mon équipe. J'apprécie aussi les contacts que nous avons avec les riverains, qui sont pour la plupart des usagers réguliers de ces deux lignes. ■

MON PARCOURS

J'ai obtenu un bac technologique en génie électrotechnique, puis un BTS* dans le domaine de la plomberie et du chauffage. Après quelques expériences professionnelles, j'ai rejoint Transdev en tant que technicien de maintenance en sécurité ferroviaire. J'ai pris la direction du service à la suite du départ à la retraite de mon responsable.

* Brevet de technicien supérieur.

FICHE MÉTIER

TECHNICIEN/TECHNICIENNE DE MAINTENANCE SERVICE ÉLECTRIQUE

Formation: tests + formation interne (TP opérateur voie ou TP opérateur caténaire au besoin) avec un niveau bac à bac+3 dans le domaine de la maintenance (bac pro métiers de l'électricité et de ses environnements connectés, BTS électrotechnique, BUT génie électrique et informatique industrielle, LP métiers de l'électronique, par exemple). **Qualités:** autonomie, organisation, rigueur.



Oumou Diallo, 29 ans
**COORDINATRICE D'ÉTUDES ET DE PROJETS
 CHEZ SNCF RÉSEAU, À LILLE (59)**

Représentant le bureau d'études face au chef de projet et aux maîtres de travaux, Oumou suit et coordonne les études d'un projet de création ou d'amélioration de la SNCF, avant la mise en route d'un chantier.

MON PARCOURS

J'ai obtenu un bac général au Mali et une bourse pour continuer mes études en France, d'abord en licence de mécanique, puis à l'École centrale de Nantes où j'ai eu mon diplôme d'ingénieur généraliste. J'ai commencé à travailler en tant que consultante, et j'ai été embauchée par la SNCF à la suite d'une mission comme coordinatrice d'études et de projets. Aujourd'hui, je découvre aussi l'aspect managérial en tant qu'adjointe du chef du groupe.

Je suis rattachée au pôle régional ingénierie d'Amiens-Lille, qui est le bureau d'études de la SNCF sur la région Hauts-de-France, amené à travailler sur des projets de développement, de régénération ou de maintenance sur le RFN (réseau ferré national). Ces projets peuvent être financés par l'État, la Région ou la SNCF dans le cadre de l'entretien ou de la modernisation du réseau. Lorsque le pôle engage les études en suivant un processus précis, j'entre en action. Tout d'abord, il faut analyser la demande du client, puis lui faire une offre technique et commerciale

sur les études demandées. En phase avant-projet, plusieurs solutions techniques sont étudiées et classées en termes de coût, de délai de réalisation, de maintenabilité et de sécurité. À l'issue de cette phase, le client choisit la solution technique qui lui convient et lance la phase projet, qui permet d'affiner le coût réel et la planification des travaux. En phase de réalisation ont lieu les études d'exécution. Je prends connaissance des problèmes rencontrés afin de trouver une solution le plus rapidement possible. J'établis également le planning et en assure le suivi. Mes journées sont rythmées par des réunions et des échanges avec les différents acteurs des projets. Ces derniers sont complexes et peuvent s'étaler sur une dizaine d'années, car beaucoup de domaines sont touchés (génie civil, signalisation, voirie, électricité...). ■

FICHE MÉTIER

INGÉNIEUR/INGÉNIEURE D'ÉTUDES ET DE PROJETS

Formation: master en ingénierie des transports ou diplôme d'ingénieur généraliste ou spécialisé, notamment en ferroviaire. **Qualités:** diplomatie, esprit d'équipe, méthode.



Cyril Verdun, 46 ans
DIRECTEUR D'ÉTABLISSEMENT D'INGÉNIERIE MATÉRIEL FERROVIAIRE À LA SNCF, À SAINT-PIERRE-DES-CORPS (37)

Travaillant depuis 18 ans à la SNCF, Cyril encadre aujourd'hui une équipe de plusieurs centaines de personnes réparties sur trois sites. Son poste à dimension internationale inclut un volet managérial qu'il apprécie particulièrement.

La mission de mes équipes, qui comptent 200 ingénieurs et 28 data scientists, est de concevoir la maintenance prédictive du matériel des trains de type TER*. Les capteurs que nous avons installés sur les rames des Franciliens permettent d'anticiper la détection de dysfonctionnements et de supprimer la maintenance préventive annuelle puisque, en temps réel, nous sommes informés de l'état d'usure des portes, par exemple, et de tout autre problème avant même qu'il ne se déclare. Cela représente un important travail d'analyse de données, mené par nos data scientists, qui forment la plus grosse équipe de spécialistes des données dans le ferroviaire en France. En tant que responsable, je manage les personnes et les compétences. C'est un poste très complet qui touche aux ressources humaines, à l'organisation,

à la gestion de budget, au droit du travail, etc. Avant tout, je fais en sorte que les gens se sentent bien dans leur travail, tout simplement parce que dans ce cas, ils sont plus efficaces. Pour cela, je communique beaucoup. Je passe également du temps en réunion avec différents chefs de service, et je me déplace souvent. Je vais deux à trois jours par semaine en Ile-de-France et je rencontre de potentiels clients au Japon, en Corée, etc. L'expertise de la SNCF est très reconnue à l'étranger et je suis fier d'être son ambassadeur. ■

* Train express régional.

FICHE MÉTIER

INGÉNIEUR/INGÉNIEURE MATÉRIEL

Formation: master ou diplôme d'ingénieur spécialisé en génie mécanique + expérience terrain en management. **Qualités:** organisation, réactivité, sens des responsabilités.

MON PARCOURS

Après un bac technologique spécialisé en construction mécanique et un DUT* en génie mécanique et productique, j'ai intégré le cursus ingénieur de l'UTT (université de technologie de Troyes), en génie des systèmes mécaniques. J'ai eu quelques expériences professionnelles avant d'être recruté par la SNCF en tant qu'ingénieur conseil au sein de la direction du matériel. Responsable ingénierie, chef de projet, responsable de pôle... j'ai évolué progressivement jusqu'à mon poste actuel.

* Diplôme universitaire de technologie, qui devient, à la rentrée 2021, une certification intermédiaire du BUT (bachelor universitaire de technologie).



Sébastien Saiu, 49 ans
**ROSTERING OFFICER (RESPONSABLE PLANIFICATION DU PERSONNEL)
 CHEZ EUROSTAR, À LILLE (59)**

MON PARCOURS

Après un CAP* et un bac pro dans la restauration, complétés par une MC** sommellerie et une formation en anglais, j'ai commencé à travailler dans ce secteur avant de m'orienter vers le tourisme. J'ai été steward, notamment chez les Wagons-Lits. Puis j'ai intégré Eurostar en tant qu'agent d'escale à la gare du Nord à Paris, où j'ai par la suite évolué. Originaire du Nord de la France, j'ai souhaité intégrer le terminal de Lille Europe, d'abord en tant qu'adjoint chef d'escale, jusqu'à ce que mon poste actuel soit créé.

* Certificat d'aptitude professionnelle.
 ** Mention complémentaire.

Jonglant entre les urgences, les plannings de vacances, les statuts des agents et leurs disponibilités au quotidien, Sébastien affecte au mieux les équipes dont il a la charge pour assurer un service continu au niveau du terminal de la gare Lille Europe.

J'organise le travail des 17 agents qui travaillent au terminal de la gare Lille Europe et des 24 autres employés localisés dans la salle de contrôle. Leur activité s'effectue en « deux-huit » ou en « trois-huit », 7 jours sur 7. J'établis les plannings à long terme en projetant, dès janvier, les congés d'été et, à partir de septembre, les vacances de Noël et le plan de travail de l'année suivante. Toutefois, ces plans évoluent au quotidien en fonction des imprévus : agents malades ou en formation, demandes spécifiques de ma hiérarchie ou du département des

ressources humaines... Je dois vérifier chaque affectation en fonction de la réglementation spécifique du statut de l'employé. Mes équipes sont composées d'agents en roulement et d'agents dits « de réserve ». Les conditions de modification de leur planning sont différentes : le planning des agents en roulement ne peut être modifié que 16 jours à l'avance, au minimum ; pour les agents de réserve, je peux effectuer des changements jusqu'à 24 heures avant leur service. Je dois être très organisé et savoir résister à la pression des agents comme de la hiérarchie, essentiellement dans la gestion des besoins de dernière minute. Il me faut veiller à être juste et à respecter les réglementations dont je suis le garant. J'aime l'aspect humain de mon métier ; les agents viennent régulièrement me voir. J'essaie de faire au mieux pour tout le monde, tout en restant impartial. ■

FICHE MÉTIER

ROSTERING OFFICER (RESPONSABLE PLANIFICATION DU PERSONNEL)

Formation : tests + formation interne avec un niveau bac à bac+2 (bac pro logistique, BTS support à l'action managériale, par exemple).
Qualités : aisance relationnelle, anticipation, organisation.



Aline Zoller, 39 ans
**DIRIGEANTE D'UNITÉ OPÉRATIONNELLE
À LA SNCF, À ROUEN (76)**



Responsable de la production dans un technicentre industriel, Aline dirige une unité comptant près de 200 personnes. Sa formation lui permet de parler technique et de gérer l'humain.

MON PARCOURS

J'ai passé un bac général spécialité sciences de l'ingénieur, puis j'ai suivi la classe prépa maths sup pendant 1 an, avant de me réorienter vers une école d'ingénieur généraliste en 5 ans, l'Enim (École nationale d'ingénieurs de Metz). En dernière année, j'ai également validé un master en logistique et organisation industrielle des entreprises. J'ai travaillé comme ingénieure méthodes avant d'entrer à la SNCF, où j'ai évolué à plusieurs reprises, à des postes de responsable, en adéquation avec mes aspirations.

L'unité opérationnelle que je dirige effectue beaucoup de maintenance sur des essieux, des moteurs thermiques ou diesel de locomotives. J'encadre 190 personnes réparties en 10 équipes : l'une s'occupe de la grosse mécanique, d'autres de l'usinage, de la peinture ou bien de la réparation des pièces en polyester pour la carrosserie des trains. Chaque entité est dirigée par un chef d'équipe, mais cela ne m'empêche pas d'intervenir si besoin, de répondre à des questions ou de trouver des solutions, notamment lorsque je fais mon tour dans les ateliers. Plus généralement, je veille au respect des coûts, des quantités prévues et des délais, mais aussi au respect des règles environnementales, de sécurité et de qualité. L'aspect humain est très important : je reçois les agents en entretien, je règle les éventuels conflits, j'arbitre les promotions ou les mutations, etc. Je dois m'adapter à chacun, mais je

suis intransigeante sur le respect et je n'accepte pas de comportements déplacés. Le fait d'être une femme permet de désamorcer plus facilement certaines situations, par exemple en cas d'altercation entre des agents. Je ne sais jamais de quoi ma journée sera faite. En cas de problème, je dois réagir vite ; si ce n'est pas le cas, cela peut engendrer l'annulation de trains, ce qu'il faut absolument éviter. En tant que membre du comité de direction, j'ai une vue d'ensemble sur l'établissement et je suis associée aux décisions : ressources humaines, aspects qualité-sécurité-environnement, finances... ■

FICHE MÉTIER

DIRIGEANT/DIRIGEANTE D'UNITÉ OPÉRATIONNELLE

Formation : master ou diplôme d'ingénieur généraliste ou spécialisé en mécanique, génie civil, électronique, ferroviaire. **Qualités :** adaptabilité, diplomatie, organisation.

LES DIPLÔMES DU SECTEUR

Spécialisés dans le ferroviaire ou relevant d'autres domaines (électricité, maintenance, logistique, accueil...), tous les diplômes, du CAP* au bac+5, sont appréciés. Tous permettent d'accéder aux tests et formations internes du secteur, préalables à toute prise de poste.

CAP*

Après la 3^e En 2 ans

En lycée professionnel ou en CFA*

Les CAP (certificats de qualification professionnelle) se préparent, souvent en apprentissage, en 2 ans après la 3^e, en 1 an après un premier CAP* ou en 3 ans en cas de difficultés. Ceux des domaines de l'électricité, de la maintenance et des matériaux sont adaptés au secteur.

BAC PROFESSIONNEL

Après la 3^e En 3 ans

En lycée professionnel ou en CFA*

Les bacs professionnels débouchent sur l'emploi ou la poursuite d'études. Apprentissage possible.

■ ■ ■ Bac pro logistique

■ ■ ■ Bac pro MELEC

(métiers de l'électricité et de ses environnements connectés)

■ ■ ■ Bac pro métiers de l'accueil

■ ■ ■ Bac pro MSPC

(maintenance des systèmes de production connectés)

■ ■ ■ Bac pro MVA (maintenance des véhicules automobiles)

MC*

Après un CAP* ou un bac En 1 an

En lycée professionnel ou en CFA*

Les MC (mentions complémentaires) permettent de se spécialiser et débouchent sur l'emploi. Apprentissage possible.

Après un CAP :

■ ■ ■ MC maintenance des moteurs diesel et de leurs équipements
 ■ ■ ■ MC réalisation des circuits oléohydrauliques et pneumatiques

Après un bac :

■ ■ ■ MC accueil dans les transports

■ ■ ■ MC agent transport exploitation ferroviaire

BP*

Après un CAP* En 2 ans

En lycée professionnel ou en CFA*

De niveau bac, les BP (brevets professionnels) sont axés sur la maîtrise d'un métier et se préparent le plus souvent en apprentissage.

■ ■ ■ BP agent technique de sécurité dans les transports

BTS*

Après un bac En 2 ans

En lycée, en CFA* ou en école

Les BTS (brevets de techniciens supérieurs) débouchent sur l'emploi ou la poursuite d'études. Apprentissage possible.

■ ■ ■ BTS électrotechnique

■ ■ ■ BTS GTLA (gestion des transports et logistique associée)

■ ■ ■ BTS maintenance des véhicules

■ ■ ■ BTS MCO (management commercial opérationnel)

■ ■ ■ BTS MS (maintenance des systèmes) option A systèmes de production

■ ■ ■ BTS support à l'action managériale

■ ■ ■ BTS tourisme

■ ■ ■ BTS travaux public

BUT*

Après un bac En 3 ans

En IUT*

À la rentrée 2021, les BUT (bachelors universitaires de technologie), dont le DUT* devient une certification intermédiaire, correspondent à un parcours universitaire de technologie organisé en 3 ans et accessible après le bac, sur dossier. S'ils débouchent naturellement sur le marché du travail, ils permettent également une poursuite d'études. Apprentissage possible.

■ ■ ■ BUT GEII (génie électrique et informatique industrielle)

■ ■ ■ BUT GIM (génie industriel et maintenance)

■ ■ ■ BUT QLIO (qualité, logistique industrielle et organisation)

LP*

Après un bac, un bac+1 ou un bac+2 En 1, 2 ou 3 ans

À l'université, en école, en lycée ou en CFA*

Les LP (licences professionnelles) du ferroviaire, souvent dispensées en apprentissage, offrent deux grandes orientations : les infrastructures (voies et signalisation) et la maintenance des matériels.

■ ■ ■ LP maintenance et technologie : systèmes pluritechniques

■ ■ ■ LP maintenance des systèmes industriels de production et d'énergie parcours infrastructures ferroviaires : signalisation

■ ■ ■ LP management des transports et de la distribution parcours gestion des réseaux ferrés ou parcours management des services de transport de voyageurs

■ ■ ■ LP métiers de l'électronique : communication, systèmes embarqués parcours électronique et informatique industrielle appliquées aux industries du transport

■ ■ ■ LP métiers de l'industrie : gestion de la production industrielle parcours étude de signalisation ferroviaire

■ ■ ■ LP métiers du BTP : génie civil et construction parcours infrastructures ferroviaires
 ■ ■ ■ LP sécurité des biens et des personnes

LICENCE

Après un bac En 3 ans

À l'université

Les mentions de licences adaptées pour une poursuite d'études en master du domaine ferroviaire sont principalement les mentions mécanique; électrotechnique, énergie électrique, automatique; sciences pour l'ingénieur; sciences et technologies. D'autres mentions peuvent aussi convenir comme économie, gestion, géographie et aménagement, selon le master envisagé par la suite.

MASTER

Après une licence En 2 ans

À l'université

Il existe de nombreux masters adaptés, parmi lesquels des masters généralistes en transport et d'autres formant à des spécialités utiles à l'industrie ferroviaire (en mécanique, ingénierie électrique, génie civil, maintenance, sûreté-sécurité, logistique, économie, etc.), citons principalement:

- Master économie de l'environnement de l'énergie et des transports parcours transports urbains et régionaux de personnes
- Master électronique, énergie électrique, automatique parcours ingénierie de l'automatique dans le transport et l'énergie
- Master énergie parcours transport et énergie
- Master transport, mobilité, réseaux

Familles de métiers

- ACCUEILLIR ET ACCOMPAGNER LES VOYAGEURS
- PRÉPARER ET CONDUIRE LES TRAINS
- ORGANISER ET GÉRER LA CIRCULATION DES TRAINS
- ENTRETIEN ET SÉCURISER LE RÉSEAU FERRÉ ET LES MATÉRIELS
- DÉVELOPPER LE FERROVIAIRE ET MANAGER

DIPLÔME D'INGÉNIEUR

Après un bac En 5 ans

Après un bac+2 En 3 ans

En école d'ingénieurs

De nombreuses écoles d'ingénieurs proposent des formations adaptées. Il existe, par exemple, un diplôme d'ingénieur spécialisé en génie civil et systèmes ferroviaires à l'école Mines-Télécom (IMT Lille Douai). Le Cnam (Conservatoire national des arts et métiers), notamment, propose un diplôme d'ingénieur ferroviaire accessible en apprentissage après un bac+2. Certaines écoles privées sont dédiées au transport, comme l'Estaca (École supérieure des techniques aéronautiques et de construction automobile) et l'Isat (Institut supérieur de l'automobile et des transports). Les ingénieurs spécialisés en génie civil, génie électrique, génie mécanique, sécurité informatique peuvent également trouver des débouchés dans le ferroviaire.

MS*

Après un bac+5 En 1 an

En école

Les MS (mastères spécialisés), diplômes d'établissement créés par la CGE (Conférence des grandes écoles), permettent d'acquérir une double compétence ou de se spécialiser:

- MS management de projet de construction (BTP), avec une spécialisation en travaux ferroviaires au Cesi École d'ingénieurs
- MS système de transports ferroviaires et urbains préparé à l'École des ponts ParisTech, à l'Insa (Institut national des sciences appliquées) Hauts-de-France et à l'UTC (université de technologie de Compiègne)

*Sigles

BP: brevet professionnel
BTS: brevet de technicien supérieur
BUT: bachelier universitaire de technologie
CAP: certificat d'aptitude professionnelle
CFA: centre de formation d'apprentissage
DUT: diplôme universitaire de technologie
IUT: institut universitaire de technologie
LP: licence professionnelle
MC: mention complémentaire
MS: mastère spécialisé
TP: titre professionnel

EN FORMATION CONTINUE

LES TP (TITRES PROFESSIONNELS)

De niveau bac à bac+2 principalement, les TP* sont délivrés par le ministère chargé du travail ou par les écoles de formation:

- TP agent d'escale ferroviaire (SNCF Mobilités)
- TP agent de la sûreté ferroviaire (SNCF)
- TP agent sol (Ciffco)
- TP conducteur de train (SNCF Mobilités et Ciffco)
- TP conducteur de train fret (Securail)
- TP opérateur caténaire (SNCF Réseau)
- TP opérateur de circulation ferroviaire (SNCF Réseau)
- TP opérateur de production au sol de fret ferroviaire (SNCF Mobilités)
- TP opérateur travaux signalisation électrique ferroviaire (SNCF Réseau)
- TP opérateur voie (SNCF Réseau)
- TP responsable opérationnel de site (SNCF Réseau)

LES FORMATIONS INTERNES

Le secteur a la particularité de former la quasi-totalité de ses nouveaux entrants, qui bénéficient de formations internes rémunérées. Ainsi, la SNCF propose une quarantaine de formations techniques et commerciales. Geltlink forme via son centre de formation agréé, le Ciffco (Centre international de formation ferroviaire de la Côte d'Opale), aux différents métiers ferroviaires liés à l'exploitation transmanche mais également au RFN (réseau ferré national). Captrain Formation prépare à tous les métiers du groupe à Autun (71) et Freyming-Merlebach (57), et Euro Cargo Rail, spécialisé dans le fret, assure dans son centre agréé la formation d'agents au sol et de conducteurs. L'entreprise Securail fait appel au centre de formation du GTIF (gestion des techniques d'ingénierie et de formation) pour former aux prestations de sécurité de chantier.

7 QUESTIONS/RÉPONSES

Quelle formation choisir ? Quel est le niveau de diplôme requis ? Avec quelles perspectives d'embauche ? Quels sont les tests pour intégrer le secteur ? Des responsables de formation ou de recrutement répondent à vos questions à partir d'exemples précis et d'expériences vécues.

1 PEUT-ON SE FORMER EN APPRENTISSAGE ?

« Le CFA* ferroviaire propose huit formations (deux bacs professionnels, un BTS*, un BP*, trois TP* et une MC*) avec la particularité de modules ferroviaires complémentaires et forme plus de 320 alternants par an. 55 % d'entre eux préparent un bac professionnel ou un BTS* en maintenance. Ils alternent 2 semaines en cours et 2 semaines en entreprise, avec un accompagnement individualisé. Le taux de réussite aux examens des formations du CFA* est de 95 %. Ce CFA* noue des partenariats avec des lycées professionnels, mais aussi avec les campus SNCF permettant aux alternants d'appréhender les spécificités de l'environnement ferroviaire. Son offre de formation se développe aussi dans les régions. Plus généralement, les entreprises du secteur plébiscitent l'apprentissage. La SNCF, notamment, a une tradition d'accueil des alternants et a mis en place aide au logement et action sociale. Les différentes formations métier proposées en alternance visent un recrutement prioritaire des candidats et candidates à l'issue de leur formation. »

Laurence Pallas-Brioudes, directrice du CFA* ferroviaire, et **Gaëlle Grosbois-Deschamps**, responsable Alternance Groupe à la SNCF

2834 contrats d'apprentissage dans le ferroviaire (période 2019-2021).

Source : *Bilan social UTP* (Union des transports publics et ferroviaires), 2021.

2 SÉCURITÉ DES CHANTIERS: QUELLE FORMATION ?

« Plusieurs formations sont possibles, notamment celle d'agent ferroviaire au sol, dispensée pour toutes les entreprises ferroviaires privées. Elle concerne les fonctions d'agent de manœuvre, d'agent formation (qui accroche les wagons), d'agent de desserte et d'agent d'accompagnement. Cette formation aux " tâches essentielles pour la sécurité " (TES GHJKLM) dure 6 semaines. Les stagiaires abordent les risques ferroviaires et électriques, les principes de la signalisation, la technique gestuelle pour effectuer des attelages de wagons, le fonctionnement des freins, etc. Les cours sont complétés par de la pratique sur les voies dédiées de notre centre de formation à Montceau-les-Mines (71). Les stagiaires doivent avoir 18 ans et un niveau de français suffisant (B1). Par ailleurs, aucun diplôme n'est requis, mais pour occuper le poste, ils devront avoir validé un examen d'aptitude psychologique et l'examen d'aptitude physique. Pour ce métier, aimer la mécanique et l'électrotechnique, avoir des compétences manuelles et apprécier le travail en plein air sont des atouts. Les filles sont les bienvenues : l'une d'elles a fini major de sa promotion en décembre 2017 et bien d'autres sont venues se former depuis. La bonne gestuelle est à la portée de tous et toutes. Le taux de réussite est de plus de 95 % de réussite. »

Magali Senaux, responsable de l'organisme de formation ferroviaire de GTIF (gestion des techniques d'ingénierie et de formation)

3 BAC PRO EN MAINTENANCE DU FERROVIAIRE: QUEL PROGRAMME ?

« La maintenance ferroviaire demande des compétences en automatisme et en électronique, mais aussi en mécanique (pour remplacer la porte d'un wagon, changer un essieu), en pneumatique ou encore en électrotechnique (pour remplacer des composants, réaliser les câblages d'armoires électriques, etc). Chaque année, nous formons 24 apprentis du CFA* ferroviaire. Au lycée, ils passent une dizaine d'heures par semaine en atelier sur des cas pratiques,

en alternance avec des cours théoriques. Ils apprennent la maintenance corrective pour savoir diagnostiquer une panne et changer des pièces, mais aussi la GMAO (gestion de maintenance assistée par ordinateur). Nos élèves montent en compétences et peuvent intégrer l'entreprise à l'issue de leur apprentissage. La majorité d'entre eux deviennent techniciens et techniciennes de maintenance à la SNCF.

À la rentrée 2021, le nouveau bac pro MSPC (maintenance des systèmes de production connectés), qui remplace le bac pro MEI (maintenance des équipements industriels), est composé de modules sur le réseau industriel, la connectivité des machines et la robotique, mais le socle mécanique est conservé. »

Hassan Houraji, formateur en maintenance industrielle au lycée professionnel Chennevière Malézieux, à Paris

4 COMMENT DEVIENT-ON CONDUCTEUR ?

« Pour suivre une formation de conducteur, les entreprises demandent généralement le bac, mais certaines recrutent dès le CAP*. Au Ciffco (Centre international de formation ferroviaire de la Côte d'Opale), 47,4 % des inscrits et inscrites ont le niveau bac. Après les tests, les jeunes sont salariés et, durant 7 à 10 mois, alternent les cours et la conduite. Les futurs conducteurs doivent assimiler toutes les procédures et le savoir-faire du métier. Toutes les entreprises sont intransigeantes sur leur sérieux, leur fiabilité et leur rigueur. Si le niveau scolaire est accessible, les notions d'électricité sont exigeantes. Outre des exercices sur simulateur, chacun bénéficie d'un tuteur-conducteur et s'adapte à son travail et à ses horaires. Les recrues débutent sur des trains et sur deux types de locomotives, diesel et électriques. Au Ciffco, 70 % des jeunes réussissent et sont assurés de décrocher leur emploi de conducteur (ce taux varie de 50 à 75 % selon les centres de formation). Nous formons une soixantaine de conducteurs et conductrices par an. La licence européenne de conducteur est passée pendant la formation. »

Bernard Lemière, directeur du Ciffco (centre international de formation ferroviaire de la Côte d'Opale)

5 QU'APPREND-ON EN ÉCOLE D'INGÉNIEURS ?

« À l'Estaca, en 1^{re} année: mathématiques, physique, électricité, matériaux, informatique, anglais... sont au programme de notre formation ingénieur transports guidés. En 2^e année, 30 heures par semestre sont consacrées au ferroviaire. 70 heures par semestre en 3^e année: on aborde les fondamentaux du système ferroviaire, les particularités des différents modes de transports (train, métro, tramway), la conception d'un système de transports publics, le dimensionnement du matériel roulant, le fret et la logistique, les nouvelles directives environnementales, etc. À partir de la 4^e année, l'enseignement spécifique croît pour représenter 100 % du temps en 5^e année. Il concerne la conception et la maintenance des technologies, la conception et l'exploitation d'un système de transports. Les stages durent 12 mois répartis sur les 5 ans. 80 % des étudiantes et étudiants sont embauchés par les entreprises du rail, avant leur soutenance et avec des salaires d'embauche plutôt hauts par rapport à la moyenne. »

Olivier Tribondeau, responsable de la filière ferroviaire à l'Estaca (École supérieure des techniques aéronautiques et de construction automobile)

6 DOIT-ON OBLIGATOIREMENT PASSER DES TESTS D'ENTRÉE ?

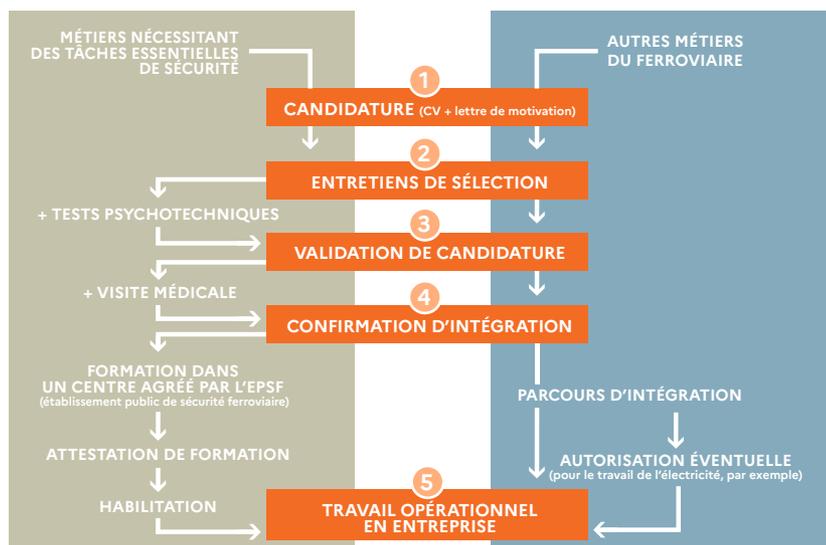
« Oui, au-delà des diplômes, des tests conditionnent l'entrée dans le ferroviaire, en particulier pour les métiers où l'aspect sécurité est important. Ce sont des tests psychotechniques, médicaux et d'exigences diverses. Tout candidat peut s'y présenter et, une fois admis, avoir accès à une formation interne des entreprises. À l'issue de la formation, les candidates et candidats sont soumis à une évaluation de leurs aptitudes et de leurs compétences professionnelles, par des tests d'habilitation et/ou des mises en situation professionnelle qui conditionnent leur maintien dans l'emploi. Toutefois, pour certains métiers moins techniques, les entreprises ont une plus grande autonomie pour recruter, sans passer obligatoirement par la série de tests nécessaires aux opérateurs et aux conducteurs. »

Nadia Mouri, chargée de mission ingénierie de la formation au sein de Futur en Train

7 EST-ON FORMÉ EN ENTREPRISE ?

« Afin d'apprendre au mieux les spécificités de son futur métier, chaque nouveau salarié bénéficie systématiquement à son arrivée dans l'entreprise d'un parcours d'intégration, qui va d'une simple adaptation à son poste de travail à une formation de plusieurs mois. Accompagné par des formateurs en centre agréé et par un tuteur en production, il alterne théorie et pratique. Toutes ces formations de conducteurs, d'opérateurs sécurité ou de maintenance durent de quelques mois à 1 an, et sont élaborées en fonction des postes visés. Chez Captrain France, la formation dure 2 mois pour un opérateur au sol et 8 mois pour un conducteur de ligne. »

Pierre Bouillot, directeur de Captrain Formation



* Retrouvez les déroulés des sigles des diplômes p. 33.

MON TOP 3 DES MÉTIERS

1 MON PROFIL

J'établis mon profil professionnel en cochant les cases qui me correspondent.

MES PRÉFÉRENCES : J'AIMERAIS...

Travailler : seul/e en équipe

Avoir des horaires : fixes souples

Passer mes journées : en bureau en gare en extérieur à bord d'un train

Exercer une pratique plutôt : technique manuelle intellectuelle

Travailler dans : une entreprise de taille moyenne un grand groupe

MES QUALITÉS : LES 3 QUI ME CARACTÉRISENT...

- | | | | |
|---|--|--|--|
| <input type="radio"/> Adaptabilité | <input type="radio"/> Confiance en soi | <input type="radio"/> Esprit d'équipe | <input type="radio"/> Polyvalence |
| <input type="radio"/> Aisance relationnelle | <input type="radio"/> Diplomatie | <input type="radio"/> Méthode | <input type="radio"/> Réactivité |
| <input type="radio"/> Anticipation | <input type="radio"/> Dynamisme | <input type="radio"/> Organisation | <input type="radio"/> Rigueur |
| <input type="radio"/> Autonomie | <input type="radio"/> Empathie | <input type="radio"/> Ouverture d'esprit | <input type="radio"/> Sang-froid |
| <input type="radio"/> Calme | <input type="radio"/> Endurance | <input type="radio"/> Patience | <input type="radio"/> Sens des responsabilités |

MON PROJET DE FORMATION : JE ME PROJETTE DANS...

Des études : courtes (CAP, bac pro) longues (bac+2, bac+3, bac+5 et plus)

Une formation : interne par la voie scolaire en apprentissage indifférent

2 MA SÉLECTION DE MÉTIERS

J'inscris dans le tableau ci-dessous les 5 métiers qui ont le plus attiré mon attention au fil de ma lecture. En consultant les fiches métiers en bas des portraits, j'évalue à quel degré ces métiers correspondent à mon profil (♥ un peu, ♥♥ beaucoup, ♥♥♥ complètement). Nous avons rempli un exemple!

Métier qui m'a plu	Il correspond à mes préférences	Il correspond à mes qualités	Il correspond à mon projet de formation	Total de ♥
Agent/agent(e) de sûreté ferroviaire	♥♥♥	♥♥	♥♥♥	8
...				

3 MON TOP 3

Je sélectionne les 3 métiers qui ont obtenu le plus de ♥ dans le tableau ci-dessus. En face de chacun d'eux, j'inscris le projet de formation correspondant. À moi maintenant de me renseigner davantage sur ces métiers!

	Métier envisagé	Diplômes requis
1		
2		
3		

A PROPOS DE

FUTUR *en* TRAIN

Une association pour promouvoir le secteur, les métiers et les formations du ferroviaire



L'Association pour le Développement des Formations et la Promotion des Métiers Ferroviaires, Futur en Train, est née en décembre 2015 sous l'impulsion des entreprises ferroviaires publiques et privées adhérentes de l'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP). Cette association porte une double vocation : Le développement des formations aux métiers ferroviaires et leur promotion auprès du plus grand nombre et, notamment, auprès des jeunes.

Développer l'offre de formation



Futur en Train adapte l'offre de formation initiale et continue aux besoins des entreprises et aux évolutions du secteur. L'association initie également des partenariats avec les ministères et les branches professionnelles concernés, encourage la création de diplômes d'Etat et de titres professionnels, certifiants ou qualifiants, et contribue à mettre en place des certificats de qualification professionnelle.

Mettre en avant les formations et les métiers

Futur en train a également pour mission de promouvoir les formations et les métiers du secteur ferroviaire, notamment auprès des jeunes. Dans cet objectif, elle réalise et diffuse des outils d'information, de sensibilisation et de promotion, elle crée et gère des espaces d'information et d'orientation et participe à des manifestations d'information et d'orientation. L'ensemble des actions mises en œuvre par Futur en Train vise également à développer l'employabilité des salariés et l'attractivité des métiers ferroviaires : une grande ambition pour répondre à de grands enjeux.



Les membres fondateurs

Futur en Train a été créée par des entreprises de transport public ferroviaires, voyageurs et fret : SNCF, SNCF Réseau, SNCF Mobilités ainsi que des opérateurs ferroviaires privés : Euro Cargo Rail, Eurotunnel, Eurostar, Thalys, Thello, Transdev et VFLI. Transkeo, et Sécurail ont depuis rejoint l'aventure.

ZOOM MÉTIER

LES MÉTIERS DU FERROVIAIRE

Transporter 5 millions de voyageurs par jour, acheminer des tonnes de marchandises sur de longues distances, rendre possible la mobilité quotidienne des citoyens, s'assurer que les trains roulent en toute sécurité... autant de défis relevés par le secteur ferroviaire.

Quels métiers y exerce-t-on ? Quel est le quotidien des quelque 150 000 personnes qui y travaillent ? Y a-t-il des opportunités pour les jeunes ? Peut-on facilement évoluer ? Quelles formations sont nécessaires pour s'insérer ?

Largement illustré, ce « Zoom » propose une information synthétique sur un secteur qui recrute. Au-delà des clichés, il fait découvrir les métiers via le témoignage concret de celles et ceux qui les exercent. Au travers de leurs parcours parfois atypiques, il livre les clés de stratégies d'orientation possibles.

Ce guide aidera les jeunes à se projeter dans leur vie professionnelle et à trouver leur voie. Pour les équipes éducatives, c'est une ressource utile au parcours Avenir des élèves et à l'orientation des étudiants.

Cette publication a été réalisée
en collaboration avec :



DANS CE NUMÉRO

EMPLOI

Questions/Réponses

De quoi parle-t-on ? Quels débouchés pour les jeunes ?
Comment faire carrière ?
Et les métiers demain ?

PORTRAITS DE PROS

Accueillir et accompagner
les voyageurs
Préparer et conduire les trains
Organiser et gérer
la circulation des trains
Entretenir et sécuriser
le réseau ferré et les matériels
Développer le ferroviaire
et manager

FORMATIONS

À chacun et chacune
son parcours
Les diplômes du secteur
Questions/Réponses

QUIZ

Mon top 3 des métiers

Code de diffusion 901556
ISSN 1772-2063
Juillet 2021

onisep.fr/lalibrairie



4,90 €