



*Cahier de l'Opeq  
N°87*

# Les besoins en emploi et en formation associés au chantier de la LGV Est Européenne

**1<sup>er</sup> volet : les besoins associés aux travaux de terrassement,  
de réalisation d'ouvrages d'art et de génie civil**

**Octobre 2002**

*Cahier de l'Opeq*  
*N°87*

# Les besoins en emploi et en formation associés au chantier de la LGV Est européenne

Etude réalisée par Frédéric CHARPENTIER

Assisté d'Angélique DEFLANDRE

Octobre 2002

# Sommaire

<b>Préambule .....</b>	<b>1</b>
<b>I - Un chantier d'une envergure exceptionnelle .....</b>	<b>2</b>
Relier l'Est de la France à un réseau de dimension européenne .....	2
Les différentes phases du chantier .....	2
Un chantier d'exception .....	3
L'échéancier du projet.....	4
Une organisation spécifique.....	4
<b>II - Identification des besoins en emploi des entreprises travaillant sur le chantier de la LGV .....</b>	<b>6</b>
Des besoins peu importants mais particulièrement ciblés .....	8
Des besoins à satisfaire à court terme.....	9
Des besoins d'une durée distincte.....	10
...et des contrats différents selon la qualification recherchée.....	11
La nature des besoins des sous-traitants.....	11
L'expérience comme atout principal pour satisfaire ces besoins .....	12
<b>III - La disponibilité de la main-d'œuvre recherchée au niveau local .....</b>	<b>13</b>
Le stock de main-d'oeuvre disponible à proximité du chantier .....	14
<b>IV - Les difficultés de recrutement exprimées par les entreprises .....</b>	<b>17</b>
<b>V - Des besoins en formations très ciblés.....</b>	<b>18</b>
Préconisations des formations à programmer .....	18
Des besoins importants en maçons et coffreurs.....	18
Un volume de formations en conducteur d'engins inférieur à celui des besoins exprimés	19
Sensibiliser et former les personnels aux règles de sécurité .....	20
Un besoin de suivi pour d'autres métiers .....	20
<b>VI - Anticiper les besoins associés aux travaux d'électrification des voies et de construction de la gare nouvelle .....</b>	<b>21</b>
Quelles conséquences à plus long terme ?.....	21
<b>Conclusion .....</b>	<b>23</b>

## Préambule

Les travaux de terrassement qui ont débuté au cours du printemps 2002 marquent le lancement du chantier de la LGV Est Européenne. Jusqu'à la mise en service de cette LGV prévue en 2007, des travaux d'une envergure exceptionnelle vont traverser le département de la Marne. Des travaux de terrassement, de réalisation d'ouvrages d'art, de rétablissement des voiries, d'équipements ferroviaires vont se succéder. La spécificité et la dimension de ce chantier conduisent à des besoins particuliers en emploi.

Dans ce cadre, l'Observatoire Permanent de l'Evolution des Qualifications (OPEQ) qui assure en Champagne-Ardenne les missions d'Observatoire Régional Emploi Formation (OREF) s'est vu confier la réalisation d'une étude visant à appréhender les besoins en emploi et en formation associés à ce chantier. Cette étude vise à identifier et à quantifier les besoins de formation qui se font jour, compte tenu des attentes en emploi exprimées par les entreprises présentes sur ce chantier et de la main-d'œuvre disponible sur le marché du travail.

Au niveau local, le groupe de travail TGV Est animé par la DDTEFP de la Marne a été informé des résultats de l'étude au rythme de l'avancée des travaux. En amont de l'étude, un travail de veille et de recherche d'information sur ce chantier a été engagé. Concrètement, il s'agit d'un rapprochement avec Réseau Ferré de France (RFF), maître d'ouvrage du projet pour les travaux de terrassement, de réalisation d'ouvrages d'art. En outre, l'Opeq s'est rapproché de la cellule ANPE TGV Méditerranée située à Valence afin de tirer des enseignements d'un chantier d'une envergure comparable. Enfin, la réalisation d'une enquête auprès des entreprises effectuant des travaux sur les tronçons traversant la Champagne-Ardenne a été engagée. Elle a été complétée par le traitement de données relatives au marché du travail visant à mesurer le volume de demandeurs d'emploi disponibles.

Afin de mieux comprendre les besoins de main-d'œuvre exprimés, il nous faut rappeler la singularité de ce chantier dans son organisation mais aussi par son envergure exceptionnelle. L'exploitation de l'enquête menée permet de présenter les besoins en emploi et en formation qui apparaissent au regard des attentes, des difficultés de recrutement qu'ont souligné les entreprises interrogées.

Cette étude ne concerne que la première étape du chantier. Il s'agit des besoins associés aux travaux de terrassement, de réalisation d'ouvrages d'art et de rétablissement des voiries. Une nouvelle production sera réalisée au moment de la deuxième phase de ce chantier à savoir les travaux de pose, d'électrification des voies et de construction de la gare nouvelle « Champagne-Ardenne » située à Bezannes. Enfin, une réflexion sur les conséquences économiques de ce projet au niveau local constituera le dernier volet de nos travaux concernant le TGV Est.

## I - Un chantier d'une envergure exceptionnelle

Les travaux de terrassement de la LGV Est ont débuté au cours du printemps 2002. Il s'agit du lancement d'un chantier qui compte tenu de sa durée, de son volume, de son organisation constitue un projet exceptionnel.

### Relier l'Est de la France à un réseau de dimension européenne

Cette Ligne à Grande Vitesse Est Européenne vise à établir trois nouveaux types de liaisons :

- ↪ **relier Paris et les principales villes de l'Est de la France.** Le temps de parcours sera de 45 minutes entre Reims et Paris (temps de trajet actuel divisé par deux). En outre, les agglomérations de Charleville-Mézières, Châlons-en-Champagne et de Vitry-le-François seront desservies par la LGV Est par le biais de raccordements et d'aménagements à partir des lignes existantes.
- ↪ **relier directement l'Est au Nord, à l'Ouest et au Sud Ouest de la France.** Rejoindre Lille, Rennes, Bordeaux sans passer par Paris : des liaisons possibles avec la LGV Est à partir de la gare « Champagne-Ardenne » située à Bezannes (Marne).
- ↪ **créer un nouveau réseau de liaisons européennes par l'utilisation de la ligne de contournement de Paris.** La LGV offrira aux utilisateurs de cette ligne européenne la possibilité de bénéficier des réseaux mis en place vers les principales capitales européennes.

### Les différentes phases du chantier

Cette LGV compte 406 kilomètres de ligne nouvelle. La construction de cette ligne se fera en deux étapes dont la première a débuté au printemps 2002. Cette première phase comprend les travaux et aménagements suivants :

- ↪ la construction d'une Ligne à Grande Vitesse sur 300 kilomètres entre Vaires-sur-Marne (77) et Baudrecourt (57) qui comprend les tronçons situés dans la Marne,
- ↪ les raccordements au réseau déjà en place pour desservir d'autres destinations que celles situées sur le tracé de la LGV,
- ↪ la construction et les aménagements de trois gares nouvelles dont l'une sera implantée à Bezannes (51).

Le découpage de ce chantier situe trois tronçons et sept lots (en partie ou en totalité) dans la Marne.

Dans le cadre de cette étude, nous nous intéresserons aux seuls « tronçons » localisés dans la Marne. **Au total, ces sept lots représentent 140 km des travaux de la LGV Est dont 100 dans le département de la Marne.** Sur cette distance, un chantier d'une envergure exceptionnelle s'engage pour la région. Jusqu'à la mise en circulation de cette LGV Est, des travaux de terrassement, de réalisation d'ouvrages d'art, de rétablissement des voiries, d'équipements ferroviaires, de construction de la gare « Champagne-Ardenne » vont s'enchaîner.

## Un chantier d'exception

Les principaux chiffres associés à la LGV sont connus. Les informations contenues sur les avis concernant les marchés passés ou les avis pour appels permettent d'estimer l'importance de ce chantier au niveau local. Le tableau ci-dessous récapitule les chiffres principaux de la première étape du chantier.

### *Les chiffres clés des travaux de la LGV dans la Marne*

<b>Nature des travaux</b>	
<b>Distance</b> (en km)	<b>140,176</b>
<b>Terrassement</b>	
Déblais rocheux (m3)	<b>880 000</b>
Déblais meubles (m3)	<b>18 090 000</b>
Remblais (m3)	<b>11 390 000</b>
Couche de forme (m3)	<b>1 249 100</b>
Sous-couche (m3)	<b>422 500</b>
Dépôts (m3)	<b>6 960 000</b>
<b>Hydraulique</b>	
Traversées hydrauliques ( en nombre)	<b>411</b>
<b>Ouvrages d'art courants</b>	
Ponts-rails (en nombre)	<b>34</b>
Ponts-routes (en nombre)	<b>79</b>
<b>Ouvrages d'art non courants</b> (en nombre)	<b>11</b>

Les données renseignées dans ce tableau ont été recueillies à partir des avis d'appel public à la concurrence visibles sur le site de Réseau Ferré de France. (Lots 14, 21, 22, 23A, 23B, 29).

Les informations présentées concernent les lots de la LGV situés en partie ou en totalité sur le département de la Marne.

## L'échéancier du projet

Le chantier peut être divisé en trois étapes. Seule la première est l'objet de cette étude :

- ↳ **Première étape : 2002-2004/5** : travaux de terrassement, de réalisation des ouvrages d'art et de rétablissement des voiries. L'avancée des travaux sera distincte d'un lot à un autre. La clôture de ces travaux est estimée pour l'été 2005.
- ↳ **Deuxième étape : 2004/5-2007** : travaux d'équipements ferroviaires (pose de la voie, construction des gares nouvelles, ...).
- ↳ **Troisième étape : 2007** : mise en service de la LGV Est-européenne avec les différents tests réalisés.

## Une organisation spécifique

L'organisation et le financement du chantier lui donnent un caractère singulier. Pour la première fois, les collectivités desservies participent au financement d'un tel projet.

En effet, **la LGV Est fait l'objet d'un co-financement par l'Etat et les différentes collectivités traversées**. Parmi elles, figurent la région Champagne-Ardenne, la Ville de Reims, le District de Reims, le Conseil Général des Ardennes et le Conseil Général de la Marne.

**La LGV Est constitue également une singularité dans son organisation avec la séparation entre la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre**. Cette distinction n'existait pas sur les précédents TGV.

Réseau Ferré de France (RFF) est maître d'ouvrage. RFF est le propriétaire de l'ouvrage. Il commande sa conception et sa réalisation, définit les objectifs et les fonctionnalités. En outre, il est responsable de la qualité de la réalisation, du respect des délais et de la maîtrise des coûts.

Les maîtres d'œuvre SNCF-SIMECSOL, ISL, TRACTEBEL-COYNE et BELLIER (sous la responsabilité de RFF), ont pour mission de concevoir et de diriger l'exécution des travaux confiés aux entreprises ayant remporté les marchés. La SNCF assure la maîtrise d'œuvre des équipements ferroviaires. En outre, la SNCF assure les travaux de mise en état des voies existantes pour recevoir le TGV.

Les missions de génie civil de la ligne ont fait l'objet d'une mise en concurrence européenne. Au total, huit tronçons composent cette LGV dont trois sur la région Champagne-Ardenne. Ils s'étendent de Château-Thierry dans l'Aisne jusqu'au village de Nubécourt (Meuse).

### **Les entreprises assurant les travaux sur la LGV Est en Champagne-Ardenne**

Situation géographique	Tronçon	Lot	Entreprises	Le marché est-il susceptible d'être sous-traité ?	Entreprises locales ayant bénéficié de ce recours à la sous-traitance*
Château-Thierry (Aisne) → Janvry - Gueux	<b>B</b>	14/21	GUINTOLI, VALERIAN, MAIA SONNIER, E.T.P.O.	OUI	GOREZ, DTPV
Janvry - Gueux - Vrigny		29	CARILLION BTP, NICOLETTI	OUI	THOURAUD URANO
→ Taissy		22	Non déterminé	Non déterminé	Non déterminé
Taissy → Bouy Bouy → Tilloy-et-Bellay	<b>C</b>	23 A 23 B	Groupement ROGER MARTIN, SEMEN TP, BERTHOLD, CHAGNAUD, CHARIER TP, BERTHOULY SNCTP	OUI	GOREZ
Tilloy-et-Bellay → Nubécourt	<b>D</b>	24	BEC, MULLER TP, DEMATHIEU et BARD	OUI	DESTENAY, Recours à des prestataires de services pour les activités de gardiennage,...

Les informations figurant dans ce tableau sont renseignées à partir des avis pour marchés visibles sur le site de RFF ainsi qu'à partir des informations précisées dans la presse régionale.

\* Les entreprises figurant dans cette rubrique ont été communiquées par les entreprises interrogées. Cette liste n'est donc pas exhaustive.

En l'état actuel des informations, les caractéristiques du chantier pour les travaux succédant au terrassement ne sont pas connues.

En somme, la connaissance du chantier se réduit aux activités déjà engagées c'est-à-dire celles de terrassement, de réalisation d'ouvrages d'arts qui ont débuté depuis le printemps 2002 sur certains lots. Cette phase du chantier suppose la mobilisation de moyens importants tant en capital (matériel, engin) qu'humain.

## II - Identification des besoins en emploi des entreprises travaillant sur le chantier de la LGV

### *Methodologie*

L'identification et la quantification des besoins en main-d'œuvre constituent le cœur de cette étude. Pour ce faire, **une démarche auprès des entreprises assurant les travaux sur les lots pour lesquels les marchés ont été attribués, a été engagée.** Ces travaux dureront pour certains lots pendant près de trois années.

Nous avons donc tenté d'identifier les métiers recherchés, la durée et le calendrier des besoins mais aussi les attentes de ces entreprises envers le public visé. En revanche, les besoins associés aux travaux d'équipements ferroviaires qui débiteront ultérieurement ne sont pas identifiables, les entreprises assurant ces travaux n'étant pas désignées.

Les travaux associés à la LGV Est se déroulant dans la Marne concernent une vingtaine d'entreprises<sup>1</sup> environ (cf tableau page 5). **Toutes ces entreprises (ou groupements) ont été interrogées.** Un questionnaire a été construit pour la collecte de ces informations. **Des entretiens en face-à-face, téléphoniques ont complété les retours par courrier.** Au final, seules deux entreprises n'ont pas répondu.

**Cette méthode a été complétée en amont par un travail en étroite collaboration avec différents partenaires (Délégation Départementale de l'ANPE Marne, AFPA, société d'intérim).** Ces échanges ont conduit à l'identification des métiers pour lesquels au moins une offre d'emploi avait été déposée. Pour autant, la quantification des besoins par ce biais reste limitée. Des risques de doubles comptes sont possibles (situation où une entreprise dépose les mêmes offres auprès de partenaires différents). **D'ailleurs, l'expérience du TGV Méditerranée nous apprend l'existence d'un décalage entre le nombre d'offres déposées et le nombre d'embauches effectives, le nombre d'offres étant plus important que celui d'embauches réalisées.** Pour la réalisation de l'enquête, nous nous sommes rapprochés de la cellule TGV de l'ANPE située à Valence mise en place lors de la construction du TGV Méditerranée afin d'obtenir des enseignements sur les initiatives locales mises en place. Ces contacts ont eu lieu dès juin 2002. Cette cellule n'ayant plus à disposition les données chiffrées du chantier, nous nous sommes depuis orientés auprès de la DR ANPE Rhône-Alpes.

Au regard des questionnaires renseignés les besoins exprimés concernent des métiers appartenant principalement à deux domaines professionnels : **les métiers d'ouvriers du béton (coffreur, ...) et ceux de conducteurs d'engins.**

---

<sup>1</sup> Les entreprises remportant les marchés ont toutes été interrogées. Les sous-traitants connus à la date du lancement du questionnaire ont eux aussi été sondés.

**Les attentes sont distinctes selon les entreprises tant en termes de volume que de nature.** A titre d'exemple, citons celui des conducteurs d'engins. Des politiques de gestion des ressources humaines distinctes sont énoncées par les entreprises. Alors que des offres d'emploi ont été déposées en nombre pour satisfaire les besoins en conducteurs d'engins avant même l'ouverture des chantiers par certaines entreprises, les rencontres avec d'autres acteurs de ce chantier indiquent des usages contraires. Précisément, sur certains lots les entreprises ayant remporté le marché font suivre leurs engins ainsi que leurs conducteurs et ne font pas appel à cette main-d'œuvre localement. Ces pratiques distinctes ont pour conséquence d'empêcher toute extrapolation des chiffres au risque de sur-estimer les besoins.

Ce sont les personnels du bâtiment, des travaux publics et du transport qui constituent les besoins exprimés par les entreprises interrogées. Les besoins en agents de maîtrise, techniciens et ingénieurs sont marginaux.

Lors d'un tel chantier, l'activité principale repose sur des tâches d'exécution de manière plus importante. Les entreprises présentes sur le chantier expriment au niveau local des besoins importants en maçons, coffreurs pour la réalisation d'ouvrages d'art et en conducteurs d'engins et manœuvres pour le terrassement. En revanche, les attentes en termes de personnels d'encadrement, de conduite ou de responsabilité du chantier sont exprimées en volume particulièrement faible. Ce personnel n'est pas recruté au niveau local mais suit l'entreprise sur le chantier le temps de sa réalisation.

## Des besoins peu importants mais particulièrement ciblés

Les besoins exprimés concernent un nombre limité de métiers. Les besoins sont particulièrement ciblés et sont précisés pour un horizon n'allant jamais au-delà de 2003. Les entreprises ont évoqué des difficultés quant à la précision d'un calendrier des besoins.

Les entreprises interrogées soulignent une avancée importante du chantier cet été. Pour autant, elles précisent ne pas pouvoir s'avancer sur un calendrier exact des besoins au delà du printemps 2003, date à laquelle une nouvelle avancée significative des travaux sera d'actualité. Les intempéries gênent moins les travaux nécessitant le travail du béton que ceux de terrassement. Il en résulte que les besoins ont été estimés de manière plus précise par les entreprises de réalisation d'ouvrages d'art que par celles assurant les travaux de terrassement.

Plusieurs entreprises indiquent que les prévisions sont souvent sur-estimées par rapport aux besoins effectifs. Pour autant, elles ont été invitées à présenter une information précise compte tenu de la démarche engagée visant à mettre en place des formations. **Ainsi, les besoins indiqués sont à entendre comme un minimum.**

### ***Besoins en emploi déclarés par les entreprises pour le chantier de la LGV selon le calendrier des besoins***

Intitulé du poste/métier	Volume des besoins	Calendrier des besoins			
		<i>Dont immédiat et/ou avant 2003</i>	<i>Dont à partir de 2003</i>	<i>Dont après 2003</i>	<i>Non défini</i>
Conducteur d'engin <i>Dont conducteur de tombereau</i>	<b>120</b> 15	0	120 15		
Coffreur	<b>55</b>	15	35		5
Manœuvre piéton	<b>45</b>	15	30		
Maçon	<b>40</b>	10	25		5
Maçon-coffreur	<b>20</b>	10	10		
Grutier	<b>5</b>	1	4		
Chef d'équipe maçon-coffreur	<b>4</b>	2	2		

Source : « LGV Est, vos besoins en emploi et en formation », réalisation OPEQ, 2002

**Au total, les entreprises interrogées affichent 289 besoins en emploi.** Environ 41 % des besoins concernent les conducteurs d'engins. 40 % constituent des attentes en maçons et coffreurs. A un niveau moindre, 15 % des attentes en termes d'emploi concernent le personnel des manœuvres piétons qui ne nécessitent pas de formation spécifique.

Il est à noter que les besoins en conducteurs d'engins ont certainement été sur-estimés. Toutefois, parmi les demandes en conducteurs d'engins, 15 conducteurs de tombereau sont nécessaires. Les engins pour lesquels des besoins sont signalés sont les bulldozers, les

pelles et les niveleuses sans qu'aucune information chiffrée n'ait pu être apportée sur ces postes.

Dans le cadre du déroulement du chantier, la réalisation des ouvrages d'art continue alors que le terrassement est freiné par les intempéries. **Cette particularité est visible dans le calendrier des besoins. Les attentes sont urgentes sur des compétences de maçons, coffreurs et plus tardives sur celles associées aux travaux de terrassement (conducteurs d'engins mais aussi manœuvres piétons).**

### **Des besoins à satisfaire à court terme...**

Parmi les enseignements de cette enquête, il apparaît que les besoins exprimés sont à satisfaire rapidement.

Les travaux de la LGV Est ayant débuté dès le printemps sur certains lots, l'activité sur le terrain est à son plein au moment du questionnaire réalisé. Les échanges avec les entreprises ont permis de savoir que la recherche de besoins humains avait été engagée il y a plusieurs mois voire bien avant l'ouverture du chantier. Cette remarque concerne davantage les entreprises exerçant les travaux de terrassement. Par conséquent, les attentes formulées visent à compléter des besoins d'équipes déjà en place.

**Ce sont des besoins à court terme voire urgents qui sont traduits par les entreprises. Huit besoins sur dix sont affichés pour l'année 2003.**

**Ce résultat traduit le manque de visibilité de ces entreprises sur leurs besoins locaux de main d'œuvre à un horizon plus lointain.** En effet, d'autres chantiers seront assurés par les entreprises travaillant aujourd'hui sur la LGV. Les besoins en main-d'œuvre locale sont donc pour partie corrélés à l'engagement plus ou moins important de ces entreprises sur d'autres réalisations.

## Des besoins d'une durée distincte...

### **Besoins en emploi associés au chantier de la LGV estimés selon la durée du besoin**

Intitulé du poste/métier	Volume des besoins	Durée du besoin		
		Ponctuelle dans le cadre du chantier LGV Est	Intégralité du chantier LGV Est	Indéterminée
Conducteur d'engin	120	0	0	120
Coffreur	55	0	30	25
Manœuvre piéton	45	0	45	0
Maçon	40	0	15	25
Maçon-coffreur	20	0	20	0
Chef d'équipe maçon-coffreur	4	2	2	0
Grutier*	5	0	0	4

Source : « LGV Est, vos besoins en emploi et en formation », réalisation OPEQ, 2002

\*La durée d'un besoin en grutier n'a pas été renseignée par une entreprise

**La durée des besoins exprimés est distincte selon la qualification recherchée.** Les conducteurs d'engins de chantier, conducteurs de grues constituent des besoins affichés pour la réalisation de ce chantier certes mais aussi à plus long terme compte tenu de la relative rareté de ces professionnels sur le marché du travail.

A l'inverse, **les maçons, coffreurs sont recrutés pour des besoins associés à la durée du chantier en nombre non négligeable. 56 % des besoins en emploi exprimés concernent l'intégralité du chantier LGV.** Dès aujourd'hui, il convient de s'interroger sur le devenir de ces publics à la fin du chantier.

... et des contrats différents selon la qualification recherchée

**Besoins en emploi associés au chantier de la LGV Est  
estimés selon le type de contrat**

Intitulé du poste/métier	Volume des besoins	Type de contrat			
		Dont nombre CDI	Dont nombre CDD	Dont nombre Intérim	Dont nombre Contrat de Qualification
Conducteur d'engin	<b>120</b>	120	0	0	0
Coffreur	<b>55</b>	20	15	20	0
Manœuvre piéton	<b>45</b>	0	30	15	0
Maçon	<b>40</b>	20	15	5	0
Maçon-coffreur	<b>20</b>	<i>non précisé</i>			
Chef d'équipe maçon-coffreur	<b>4</b>	0	2	2	0
Grutier	<b>5</b>	4	0	0	0

Source : « LGV Est, vos besoins en emploi et en formation », réalisation OPEQ, 2002

Afin de fidéliser le personnel, **les entreprises envisagent de recruter en majorité à partir d'un contrat à durée indéterminée**. Des disparités existent selon la nature de la qualification.

- ↳ Le contrat à durée indéterminée constitue la modalité de recrutement exclusive pour les conducteurs d'engins comme pour les grutiers. Dans une moindre mesure, le CDI est proposé pour les maçons et les coffreurs. Les contrats d'une durée limitée constituent les habitudes de recrutement pour ce dernier type de métier. **Pour les coffreurs, près des deux tiers des besoins affichés se répartissent entre intérim et CDD**. En ce qui concerne les besoins en maçons, le CDI représente la moitié des contrats prévus. L'autre partie des attentes se répartie entre CDD et intérim.

### La nature des besoins des sous-traitants

Diverses activités sont sous-traitées pour cette première phase de chantier de la LGV Est. Les entretiens ont permis de connaître d'une part les activités sous-traitées et d'autre part de comprendre pourquoi des attentes en emploi ne figurent pas dans la liste présentée.

Pour la réalisation d'ouvrages d'art, des besoins en équipes de maçons, coffreurs ont été communiqués. Toutefois, **n'apparaissent pas d'attentes particulières en ferrailleurs**. Cette absence peut avoir deux origines. Tout d'abord, ces attentes en ferrailleurs sont exprimées à travers celles de maçons-coffreurs. Ensuite, cette activité fait l'objet (en partie) d'une activité sous-traitée et non identifiée.

A l'occasion de ce chantier, des travaux d'assainissement, de gardiennage des travaux par exemple sont sous-traités.

## **L'expérience comme atout principal pour satisfaire ces besoins**

Au-delà de l'expression quantitative de leurs besoins, les entreprises ont précisé qu'elles recherchent **une main-d'œuvre expérimentée particulièrement importante pour les conducteurs d'engins**. Concrètement, cette conclusion **invite à limiter la mise en place de formations de publics à la conduite d'engins de chantier**. Il apparaît donc un risque réel de former aujourd'hui des personnes qui se présenteront inexpérimentées auprès des entreprises. La main-d'œuvre nouvellement formée risquant d'être rigoureusement sélectionnée dans la mesure où les entreprises sont soumises à une productivité importante compte tenu de la saisonnalité des travaux mais aussi du prix des engins confiés aux conducteurs.

En outre, les entreprises (celles qui ont démarré les travaux), ont satisfait des besoins en secrétaires, cadres administratifs, aides laborantins voire géomètres sur des volumes marginaux au niveau local.

La recherche de l'expérience n'est pas un critère indispensable pour toutes les qualifications recherchées. C'est le cas notamment des manœuvres « piétons ». Pour ces personnels, les qualités recherchées sont l'aptitude à travailler en extérieur, l'adaptation à des conditions de travail difficiles, la mobilité liée à la progression géographique du chantier.

### III - La disponibilité de la main-d'œuvre recherchée au niveau local

En parallèle aux recrutements annoncés, la situation sur le marché du travail nous permet d'affiner les besoins en formation. Pour définir la situation sur le marché du travail, deux informations seront utilisées pour leur complémentarité.

- ↳ **Le volume de demandeurs d'emploi inscrits fin août 2002 à proximité du chantier de la LGV Est** (territoires couverts par les Agences Locales pour l'Emploi de Rethel, Reims, Epernay, Sézanne, Châlons-en-Champagne, Vitry-le-François).
- ↳ **Un indicateur de tension concernant les métiers pour lesquels des besoins ont été indiqués.**

Ces deux indicateurs sont construits à partir des métiers identifiés dans le Répertoire Opérationnel des Métiers et des Emplois (ROME). Cette nomenclature constitue un référentiel des métiers et des emplois. Toutefois, les intitulés utilisés présentent pour limite de ne pas toujours satisfaire à la précision de ceux employés par les entreprises.

#### Les sources utilisées

Pour connaître la disponibilité de la main-d'œuvre recherchée au niveau local, différentes sources ont été utilisées :

- ↳ **Les Demandes d'Emploi en Fin de Mois (DEFM).** Cette source nous indique l'état du stock des demandeurs d'emploi à une date donnée. Nous avons ciblé dans notre étude la catégorie 1. Il s'agit des individus inscrits qui recherchent un emploi à durée indéterminée, à temps complet et dont certains sont susceptibles d'avoir exercé une activité réduite lors du mois précédent.
- ↳ **Les Demandes d'Emploi Enregistrées (DEE).** Cette source nous précise quel est le nombre de personnes inscrites auprès d'une ANPE au cours de la période de référence (ici il s'agit de la période allant de septembre 2001 à août 2002 inclus).
- ↳ **Les offres d'emploi.** Permettant de dénombrer les offres d'emploi déposées à l'ANPE au cours de la période de référence, cette source offre donc des enseignements sur un flux sans être exhaustive sur certains métiers.
- ↳ **Indicateur de tension.** L'indicateur de tension construit ici est un rapport entre le flux de demandeurs d'emploi enregistrés (DEE) et le flux d'offres déposées auprès de l'ANPE. Cet indicateur est construit pour chaque code. Un indicateur élevé traduira une situation favorable pour les employeurs sur le marché du travail. Afin de construire un indicateur corrigé des variations saisonnières, le taux de tension calculé tient compte des flux annuels (septembre 2001 à août 2002).

## Le stock de main-d'oeuvre disponible à proximité du chantier

Nous connaissons les métiers pour lesquels des besoins sont exprimés dans le cadre de ce chantier LGV Est. Pour chacun d'entre eux, nous présenterons le volume des besoins estimés au nombre de demandeurs d'emploi en fin de mois disponibles au 31 août 2002. Ce rapprochement nous informe sur la disponibilité de la main-d'oeuvre recherchée à proximité du chantier.

### **Disponibilité de la main-d'oeuvre recherchée à proximité du chantier** (au 31 août 2002 sur les Agences Locales pour l'Emploi de Rethel, Reims, Châlons-en-Champagne, Epernay, Sézanne et Vitry-le-François)

Intitulé du poste/métier	Besoins exprimés pour la LGV	Nombre de demandeurs d'emploi	Remarques
Assistant des TP et du GO	45	294	
Ouvrier des TP	115 sur des métiers correspondant à ces 2 intitulés	10	Volume faible
Ouvrier du béton		27	Volume faible
Ouvrier de la maçonnerie		169	
Conducteur de transport de marchandises	Besoins non quantifiés	198	
Conducteur d'engin de chantier	120	69	Volume faible
Conducteur d'engin de levage	5	15	Volume faible
Mécanicien d'engin de chantier et de levage	Besoins non quantifiés	20	Volume faible
Architecte du BTP	0	5	
Dessinateur du BTP	0	34	
Géomètre, topographe, aide-géomètre	Besoins non quantifiés	8	
Chargé d'études techniques du BTP	0	37	
Chef de chantier du BTP	0	29	
Conducteur de travaux du BTP	0	27	

Sources : DEFM, Cat 1, 2002, DR ANPE Champagne-Ardenne  
« LGV Est, Vos besoins en emploi et en formation », réalisation OPEQ, 2002

Compte tenu de l'importance de réalisation d'ouvrages d'art **le stock des coffreurs, bancheurs, ouvriers génie civil est insuffisant pour satisfaire les besoins en emploi.**

Ce constat s'impose également pour le métier d'ouvrier des travaux publics. Les volumes de terrassements sont gigantesques et la main-d'oeuvre disponible sera très rapidement absorbée par ce chantier.

D'autres métiers présentent un stock de demandeurs d'emploi limité compte tenu des besoins du chantier. **Il s'agit des métiers de conducteur d'engins de chantier, conducteur d'engins de levage (grutiers) mais aussi celui de mécanicien d'engins de levage et de chantier.** Dans la mesure où le printemps 2003 s'annonce comme la période de pleine activité en ce qui concerne le terrassement, cette main-d'oeuvre en recherche d'emploi et disponible aujourd'hui devrait rapidement être absorbée.

L'idée de mettre en place des formations pour satisfaire les besoins associés à la LGV ne doit pas conduire à satisfaire ces seuls besoins. Il s'agit de ne pas de créer de manque pour l'ensemble des entreprises du secteur. La LGV Est n'étant pas le seul chantier en cours, l'observation du taux de tension annuel nous permet d'appréhender un besoin manifeste en main-d'œuvre dans le département.

L'utilisation de l'indicateur de tension va mettre en lumière des enseignements significatifs sur la situation du marché du travail et l'anticipation des difficultés de recrutement rencontrées par ces entreprises.

**Indicateur de tension sur le marché du travail pour les métiers  
sur lesquels des besoins ont été exprimés par les entreprises  
(Entre septembre 2001 et août 2002, sur les Agences Locales pour l'Emploi de Rethel, Reims,  
Châlons-en-Champagne, Epernay, Sézanne et Vitry-le-François)**

Intitulé du poste/métier	Taux de tension (Demandes d'Emploi Enregistrées/ Offres d'emploi)
Ouvrier du béton	0.2
Monteur en structures métalliques	0.3
Conducteur d'engin de chantier	0.4
Conducteur d'engin de levage	0.4
Chargé d'études techniques du BTP	0.6
Mécanicien d'engin de chantier, de levage...	0.6
Ouvrier de la maçonnerie	0.6
Conducteur de transport de marchandises	0.6
Architecte du BTP	0.7
Géomètre	0.7
Chef de chantier du BTP	0.9
Dessinateur du BTP	0.9
Conducteur de travaux du BTP	1.1
Ouvrier des TP	1.3
Assistant des TP et du GO	1.4

*Source : DEE, Offres d'emploi, cumul sur 12 mois (septembre 2001 à août 2002), DR ANPE Champagne-Ardenne*

L'utilisation de cet indicateur permet d'identifier les métiers pour lesquels des difficultés de recrutement existent aujourd'hui. Cet indicateur est construit à partir des flux enregistrés sur douze mois (septembre 2001 à août 2002).

**Parmi les métiers pour lesquels des besoins ont été exprimés, cet indicateur met en évidence une tension manifeste à satisfaire les offres pour les métiers suivants :**

- ↳ **ouvrier du béton.** En douze mois, 122 offres ont été déposées pour 30 demandeurs d'emploi enregistrés sur la même période. Ce métier rassemble les profils de coffreurs vivement recherchés par les entreprises assurant les ouvrages d'art. La tension observée s'annonce pérenne.

- ↪ **conducteur d'engin de chantier.** De nombreuses offres ont été enregistrées. Les besoins sont réels et s'annoncent soutenus pour la période du printemps 2003, période de pointe pour les travaux de terrassement. La tension observée au cours des douze derniers mois devrait être maintenue.
- ↪ **conducteur d'engin de levage.** Une forte tension est visible sur ce poste dont la qualification est recherchée en nombre limité.
- ↪ **mécanicien d'engin de chantier.** Si une tension est rendue visible pour ce métier, peu de besoins directement liés au chantier de la LGV Est ont été soulignés. Néanmoins, ce besoin pourrait se faire jour compte tenu du volume d'engins présents sur le chantier.
- ↪ **conducteur de transport de marchandises.** Peu de besoins ont été mis en évidence dans le cadre de ce chantier. Toutefois, la tension sur ce métier est pérenne. Les besoins en conducteurs de bennes, de toupies à béton pour ces travaux contribueront à entretenir cette situation.
- ↪ **géomètre.** Des volumes d'offres et des flux d'inscription peu importants sur douze mois à proximité du chantier. Pour autant des entreprises affirment que des besoins ponctuels devront être satisfaits avec la main-d'œuvre locale.

Cet indicateur affiche une situation plus favorable aux employeurs pour les métiers d'ouvrier des travaux publics et assistant des travaux publics. Par conséquent, les entreprises à la recherche de « manœuvres piétons », d'ouvriers chargés de poser des canalisations par exemple, ont la possibilité de trouver cette main d'œuvre.

*A priori*, les entreprises en charge de ce chantier n'ont pas mis en évidence de besoins volumineux. Des offres en nombre ont été déposées au cours du premier semestre 2002 sans que le questionnaire réalisé en septembre ne fasse apparaître ces mêmes besoins des entreprises. Quelle justification accorder à cette situation ? Les entreprises ayant déjà engagé les travaux courant 2002 affirment employer les mêmes manœuvres pour la suite du chantier.

L'absence de besoins spécifiques en manœuvres relève du fait que les entreprises ne rencontrent pas de difficultés particulières lors du recrutement. **L'hypothèse d'un « effet d'appel » lié à ce chantier peut traduire cette situation.** Ce chantier bénéficie probablement d'un intérêt non négligeable, lié à l'image du TGV, de la part du public.

Des tensions sont également visibles sur des métiers attachés aux activités exercées sur ce chantier LGV. Il s'agit des postes de conducteur de travaux du BTP mais aussi de chef de chantier du BTP. Nous n'intégrons pas ces métiers à la liste précédemment établie dans la mesure où les besoins supplémentaires des entreprises du chantier ne portent pas sur ces compétences.

## IV - Les difficultés de recrutement exprimées par les entreprises

A l'occasion d'échanges avec les représentants des entreprises présentes sur le chantier de la LGV Est les principales difficultés de recrutement associées à ce chantier ont pu être repérées.

Si des difficultés de recrutement ont certes été exprimées, il s'avère qu'elles sont restées en nombre limité et se concentrent sur des métiers spécifiques.

**Les difficultés de recrutement exprimées se concentrent sur des postes de maçon, coffreur pour les entreprises de réalisation d'ouvrages d'art.** Les entreprises assurant les travaux de terrassement n'exprime pas de leur côté de difficultés de recrutement aussi prononcées. Des formations ont déjà eu lieu ou sont programmées.

Les métiers de maçon, coffreur, maçon-coffreur cumulent les difficultés de recrutement exprimées par les entreprises. **L'insuffisance de candidats correspondant aux exigences du poste demeure la principale difficulté de recrutement avec l'inadéquation de leur formation.**

Des difficultés de recrutement sont affichées par une entreprise assurant des fondations spéciales. Elle met en évidence de réelles difficultés pour pourvoir des postes de centraliste (centrale à béton).

En outre, des entreprises soulignent des difficultés à trouver des logements à proximité du chantier pour cette main-d'œuvre.

## V - Des besoins en formations très ciblés

Compte tenu de la période de pointe annoncée pour le printemps 2003, **les formations de demandeurs d'emploi devront être achevées au plus tard en mai 2003**. Il s'agit de la période de plein rendement et donc celle à laquelle les volumes d'emploi seront les plus importants sur ce chantier en ce qui concerne l'activité de terrassement.

### Préconisations des formations à programmer

A la lecture des besoins exprimés, de l'avancée des travaux, les besoins en formation s'annoncent relativement faibles et ciblés.

#### **Nombre de stagiaires à former suite aux besoins exprimés par les entreprises situées sur le chantier de la LGV Est**

Intitulé de la qualification	Volume des besoins en formation	Spécificité de la formation
Maçon	25	Equivalente CAP
Coffreur	35	Equivalente CAP
Conducteur de grue	5	
Conducteur d'engin de chantier ( <i>tombereau principalement</i> )	40	Caces
Mécanicien d'engin de chantier	5	
Conducteur de benne, bétonnière	10	FIMO (au-delà de 400 heures de conduite)

↳ Les besoins en formation présentés ci-dessus sont des estimations prudentes mais aussi assez sélectives.

### Des besoins importants en maçons et coffreurs

**Un besoin manifeste en maçons.** Il est préconisé de former environ 25 personnes. Les besoins exprimés sont plus importants. Des maçons sont attendus pour une échéance très brève. Ces besoins urgents n'ont donc pas été pris en compte pour définir le volume de personnes à former. Cette même réflexion est valable pour les volumes en formation concernant les coffreurs (35 personnes à former). **L'estimation présentée ici est réduite par rapport aux besoins en emploi affichés. Il s'agit d'un volume correspondant à celui des attentes en termes d'emploi estimé pour 2003.**

**Il s'agit de formations spécifiques associées à l'utilisation et l'exploitation du béton et certifiant une aptitude à la réalisation d'ouvrages d'art.**

## Un volume de formations en conducteur d'engins inférieur à celui des besoins exprimés

Le printemps 2003 s'annonce comme une période de très forte activité sur le chantier de la LGV Est. Les travaux concerneront l'ensemble des lots situés dans la Marne. **Les besoins en conducteurs d'engins de chantiers sont évidents. Le volume préconisé est de former environ une quarantaine de conducteurs d'engins.** Ce volume correspond à trois ou quatre groupes de formation. Toutefois, il s'agit d'un volume fortement inférieur à celui exprimé.

Notre estimation tient compte de différents éléments qui sont les suivants. Tout d'abord, ne pas omettre le fait qu'au cours de l'année 2002, l'expérience a montré un décalage important entre les besoins exprimés et les embauches effectives réalisées. Ensuite, souligner les usages de groupes qui « importent » engins de chantier et conducteurs d'engins. Cette habitude a lieu d'être sur plusieurs lots.

Par ailleurs, l'accès à un emploi de conducteur d'engin nécessite la possession d'un CACES. Il existe un CACES spécifique à la conduite de chacun des engins. Compte tenu des attentes exprimées, **la constitution d'un groupe sur la préparation d'un CACES correspondant à la conduite de tombereau** s'avère pertinente. Ensuite, les besoins s'orientent vers des aptitudes à manœuvrer des pelles, des bulldozers, voire des niveleuses.

**Des attentes en conducteur de grue ont été soulignées.** Les volumes restent cependant faibles. Toutefois, compte tenu des besoins manifestes pour une telle qualification, l'utilité de mise en place d'un groupe de formation semble pertinente. La difficulté est d'en définir le volume. Cinq grutiers sont recherchés. Toutefois, un lot n'a pas encore été attribué et l'activité sera croissante sur le chantier d'où l'intérêt d'une formation en la matière. **Par ailleurs, il ne faut pas omettre le fait que les lots situés dans la Marne se trouvent au début du chantier de la LGV Est.** Compte tenu des besoins pérennes sur ces qualifications, l'utilité d'une formation sur ce métier s'avère utile.

Le nombre d'engins de chantier utilisés suppose des besoins en mécaniciens pour la maintenance de ces outils de travail. La main-d'œuvre disponible à proximité du chantier sur cette qualification apparaît peu nombreuse. Des besoins ont été évoqués sur ces métiers sans être évalués.

**Le personnel de transport.** Des besoins en conducteurs de benne, de toupie sont évoqués. Néanmoins, le besoin en conducteurs de transport de marchandises est récurrent. **La perspective d'engager un groupe de formation sur ce poste n'est pas à exclure pour satisfaire des besoins plus forts au printemps 2003.**

Enfin, des besoins exprimés par différentes entreprises traduisent des attentes de personnels aptes à la conduite d'engin de levage. Cette demande en grutiers est exprimée aussi bien par les génicivilistes que par les ouvragistes.

## Sensibiliser et former les personnels aux règles de sécurité

S'il convient de former la main-d'œuvre arrivant sur ce chantier sur des compétences strictes, prévenir celle-ci des risques encourus semble un atout à la limitation des accidents graves sur un chantier d'une telle envergure. En effet, l'ensemble du personnel recruté pour ce chantier sera exposé à des conditions de travail difficiles d'une part et dangereuses d'autre part. **Une formation concernant les règles de sécurité sur chantier mérite d'être mise en place.** Ce public sollicité plus ou moins ponctuellement aura acquis ces éléments exploitables pour toute nouvelle activité sur un chantier. Cette formation préalable à l'exercice d'un emploi s'adresse à l'ensemble des personnels des travaux publics et sera à poursuivre pour ceux assurant les travaux d'équipements ferroviaires.

Les entreprises interrogées préconisent l'existence de formations sur ce domaine à savoir **l'intérêt pour le personnel des travaux publics d'être titulaire d'un brevet de secouriste.**

## Un besoin de suivi pour d'autres métiers

Les échanges avec les représentants des entreprises ont permis de mettre en évidence d'autres besoins qui contrairement aux précédents n'ont pas été chiffrés.

Pourtant des nécessités associées à un tel chantier sont connues ou ont été évoquées. Dans le cadre des travaux de terrassement, des compétences de géomètre, d'aide topographe, ... sont recherchées mais de façon très ponctuelle et non pérenne. Elles sont difficilement quantifiables et il paraît délicat par conséquent de proposer la constitution d'un groupe de formation sur ces compétences.

**Les besoins associés aux activités sous-traitées sur ce chantier génèrent-elles des nécessités en formation ?** Parmi ces activités, un groupement particulièrement présent sur le chantier affirme sous-traiter toute son activité d'assainissement. En outre, les opérations de ferrailage comme celles de soudure sont-elles aussi sous-traitées. Les attentes de ces entreprises nous échappant en partie, il convient de veiller aux besoins pouvant être formulés sur le métier de soudeur dès aujourd'hui. Les besoins sur ce poste devraient d'ailleurs progresser avec l'avancée du chantier.

Afin de prévenir les besoins en soudeurs, la constitution d'un groupe de formation pourrait être envisagé. La situation sur le marché du travail affiche un indicateur de tension égal à 1,1 sur douze mois. Entre septembre 2001 et août 2002, 309 demandes d'emploi enregistrées ont été comptabilisées et 277 offres déposées pour ce métier. La mise en place d'un groupe de formation sur ce métier viendra anticiper les offres à venir associés aux besoins de ce chantier.

## VI - Anticiper les besoins associés aux travaux d'électrification des voies et de construction de la gare nouvelle

L'avancée des travaux est différente selon le lot. L'achèvement des travaux de la première phase ouvrira l'amorce d'une nouvelle phase de ce chantier faisant apparaître de nouveaux besoins. Il s'agira cette fois de trouver des personnes formées, opérationnelles et disponibles pour la réalisation des travaux de pose, d'électrification des voies et la construction de la gare « Champagne-Ardenne ». La SNCF est maître d'ouvrage pour cette nouvelle phase de travaux.

Au regard des expériences menées précédemment, une liste des principaux métiers pour lesquels des besoins seront exprimés peut être dressée dès aujourd'hui. Il s'agit de présenter les métiers pour lesquels un nombre non négligeable d'offres d'emploi a été enregistré lors du chantier TGV Méditerranée :

- ↪ poseur de voies,
- ↪ câbleur d'armoires électriques,
- ↪ poseur de caténaires,
- ↪ tireur de câbles, câbleur,
- ↪ électricien,
- ↪ soudeur,
- ↪ monteur en structures métalliques, charpentier métallique,
- ↪ technicien pour signalisation,
- ↪ couvreur (pour la construction de la gare nouvelle).

### Quelles conséquences à plus long terme ?

La réalisation des travaux associés à la mise en place d'un TGV se traduit par des besoins exprimés au niveau local. Que ce soit pour la réalisation de travaux de terrassement, d'électrification des voies, de construction d'une gare nouvelle, les entreprises (ou groupements) qui assurent ces travaux, recrutent au niveau local.

**Toutefois, elles cherchent à satisfaire des besoins ponctuels.** A l'exception de personnels possédant une qualification pointue qui se voient proposer de rejoindre les équipes pérennes des « majors », les personnels sont généralement embauchés pour satisfaire les seuls besoins du chantier. Par conséquent, il s'avère à moyen terme, qu'une

fois le chantier clos, une partie de la main-d'œuvre se trouvera sans emploi. La préparation de sortie de chantier pour les maçons, coffreurs recrutés pour des besoins ponctuels, est à anticiper dès aujourd'hui.

Nous avons vu précédemment l'importance non négligeable des besoins en ouvriers du béton, maçons-coffreurs pour satisfaire les besoins du chantier de la LGV Est. Ces personnels seront en emploi pour la durée des travaux de réalisation d'ouvrages d'art, c'est-à-dire pour la première phase du chantier qui s'achèvera à l'horizon 2004 voire 2005 selon les lots. A cet horizon, des besoins en personnel sur des compétences proches seront peut-être exprimés (gare nouvelle, logements, ...). Des opportunités pour rebondir après le chantier TGV Est pour les titulaires de qualifications, d'expérience dans ce secteur d'activité sont envisageables. Par ailleurs, il faut souligner la situation particulièrement tendue sur le marché du travail pour ces métiers associés à la réalisation d'ouvrages d'art.

En outre, certaines entreprises ont embauché des manœuvres notamment dans le cadre d'un rapprochement avec les missions locales. Au cours de ce chantier, des jeunes se trouvent en situation d'emploi sur des métiers non qualifiés. Il s'agit de jeunes acceptant de travailler dans des conditions difficiles, en extérieur. L'expérience de ces jeunes pourra faire l'objet d'un suivi particulier des professionnels de l'insertion afin qu'ils puissent bénéficier de proposition de formations dans les métiers du BTP pour lesquels des tensions chroniques existent sur le marché du travail. Leur situation en fin de chantier est également à anticiper.

## Conclusion

**Les entreprises ayant remporté les marchés de la LGV Est (situés en partie ou en totalité sur le département de la Marne) estiment à près de 300 emplois leurs besoins supplémentaires. Ces attentes concernent les besoins en terrassement, réalisation d'ouvrages d'art et de génie civil à court et moyen terme.**

**Les besoins ne concernent que quelques métiers.** Tout d'abord des attentes importantes en **conducteurs d'engins**. **120 besoins** ont été exprimés pour 2003. **Toutefois, les incertitudes concernant l'estimation des besoins nous conduisent à limiter la mise en place de formations compte tenu des actions déjà mises en place en 2002.** En ce qui concerne nos préconisations sur les volumes de formations à engager, nous avons également tenu compte du caractère pérenne des besoins exprimés. *A priori*, les personnes recrutées à l'occasion du chantier pourront rester dans l'entreprise pour peu qu'elles acceptent d'être mobiles.

Les entreprises de réalisation d'ouvrages d'art affichent des **besoins soutenus en maçons-coffreurs**. **Au total, 115 postes sont offerts en maçons, coffreurs, maçons-coffreurs.** Les travaux de réalisation d'ouvrages d'art étant en cours, les besoins en formation ne seront pas aussi élevés que les besoins en emploi. **Les délais nécessaires à la mise en place et au déroulement des formations nous invitent à préconiser l'engagement de formations pour 25 maçons et 35 coffreurs pour satisfaire les besoins en emploi.** Ce volume est justifié par le faible volume de main-d'œuvre disponible possédant cette qualification à proximité du chantier et la tension observée sur le marché du travail.

Dans une moindre mesure, des attentes en mécaniciens d'engins de chantier, conducteurs de grue, de toupie sont soulignées. Leur quantification est plus difficile. Toutefois, la situation de ce chantier (en début de parcours sur la LGV), la période de pleine activité en cours ou à partir du printemps 2003 pour le terrassement, conduisent à proposer des formations sur ces métiers pour des effectifs restreints. De plus, les besoins en conducteurs de grue, de transport de marchandises sont récurrents et renforcent l'intérêt de ces formations pour la région.

**Le printemps 2003 s'annonce comme une période de pleine activité dans le département de la Marne sur ce chantier. Cette période constitue l'échéance finale pour la sortie de stagiaires de dispositifs de formation pour les métiers du terrassement.**

A un horizon plus lointain, le devenir des manœuvres piétons en fin de chantier est à anticiper. Il s'agit de valoriser l'expérience d'un public capable d'assurer un emploi dans des conditions de travail difficiles (travail en extérieur, travail physique, ...) et permettre notamment à des jeunes de rebondir une fois le chantier achevé.

Avec l'avancée du chantier, de nouveaux travaux vont conduire les entreprises à recruter localement des poseurs de voies, des poseurs de caténaires, des électriciens, ... Lors de ces travaux de pose et d'électrification, de construction de la gare nouvelle des besoins sur d'autres métiers vont se faire jour (soudeurs, monteurs en charpente métallique, couvreurs...).

Afin d'anticiper ces nouveaux besoins en emploi et de préconiser l'engagement de nouvelles formations sur ces attentes, un travail de veille permanent s'impose. Il se traduit par un suivi de l'évolution du chantier, la rencontre avec les représentants des maîtres d'ouvrages et d'œuvres de ce nouveau volet du chantier. La SNCF, maître d'ouvrage pour cette partie des travaux et pour ceux de construction de la gare nouvelle, constitue un partenaire à rencontrer en priorité. Nous maintiendrons notre travail de veille concernant le chantier et l'attribution des marchés afin d'identifier les entreprises en charge de ces travaux afin d'accompagner les acteurs de la politique de l'emploi et de la formation de la région.

**Au-delà des activités associées au chantier, de nouveaux besoins en emploi vont-ils se faire jour avec la mise en service de cette ligne à grande vitesse ?** Mesurer de telles retombées à un horizon aussi lointain semble prématuré. La ville de Reims située à 45 minutes de Paris, Châlons-en-Champagne à 55 minutes ou encore Vitry-le-François à 1 heure 15 ne vont-elles pas connaître un développement de nouveaux besoins compte tenu de cette « proximité » avec la capitale ? Ce volet, élaboré sur un travail de perspectives, visera à anticiper les retombées économiques pour différents secteurs d'activité (immobilier, bâtiment, ...).