

*Le Ministre de l'Emploi
et de la Solidarité*

*Le Ministre de l'Équipement
des Transports et du Logement*

CAB/05

Paris, le 01 AOÛT 1997

Monsieur le Maire,

Comme vous le savez, le Gouvernement a fait de l'emploi la priorité absolue de son action. Il nous faut nous engager avec détermination dans tous les champs de la lutte contre le chômage : accélérer la croissance par une relance de la consommation et des dépenses publiques ciblées, réduire la durée du travail, accompagner et insérer les publics les plus fragiles, mais aussi et surtout aider à la création d'activités.

Cette action passe par un appui aux petites et moyennes entreprises, par l'aide à l'innovation, mais aussi par la recherche de réponses adaptées aux besoins de nos concitoyens.

Ces besoins sont nombreux à ne pas être satisfaits aujourd'hui par les mécanismes du marché, qu'il s'agisse, à titre d'exemple, de l'accompagnement des enfants après l'école, d'une sécurité améliorée dans les immeubles, de la vie des quartiers, des transports, de l'aide et des soins à domicile aux personnes âgées, d'un environnement de qualité durable.

Ces besoins peuvent et doivent être la source de nombreux emplois. Nous devons réfléchir aux moyens de les organiser, de les professionnaliser et de les solvabiliser.

Le Gouvernement a décidé de mobiliser le programme d'embauche des 350.000 jeunes sur lequel il s'était engagé pour favoriser les réponses à mettre en oeuvre dans ces domaines.

La première étape à laquelle nous vous convions à participer consiste, après une analyse des besoins dans chaque secteur, à faire des propositions d'action. Aussi nous vous confions cette mission dans le domaine de l'équipement, des transports et des travaux publics.

Il s'agit notamment :

* de repérer par des inventaires aussi complets que possible les besoins existants ainsi que, lorsqu'elles existent, les expériences déjà réalisées, et susceptibles d'être étendues ;

* d'analyser les principaux opérateurs (collectivités locales, services publics, associations, entreprises ...) susceptibles de créer et de développer ces activités ;

Monsieur Jean-Louis MONS
Maire de Noisy-le-Sec
1, Place du Maréchal Foch
93130 Noisy-le-Sec

* de proposer les conditions de professionnalisation et de qualification des métiers et emplois ainsi créés afin de s'inscrire dans une dynamique de pérennisation et de qualité ;

* de faire l'inventaire des possibilités diverses de financement de ces nouvelles activités, qu'elles soient internes ou externes à l'action de l'Etat.

Nous souhaitons pouvoir disposer de vos premières conclusions en terme de constats et de propositions pour la fin juillet. Ces éléments serviront à alimenter le projet de loi que nous préparons pour la rentrée parlementaire et à préparer la Conférence Nationale sur l'Emploi à l'automne.

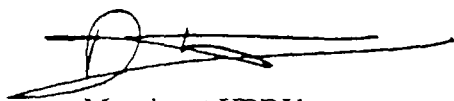
Monsieur Hugues SIBILLE (tél : 01.44.38.21.11) assurera la coordination et l'animation du dispositif et se tient à votre disposition.

Je vous remercie de votre engagement dans cette mission, essentielle à la bataille collective en faveur de l'emploi.

Votre rapport définitif devra m'être remis le 15 octobre.

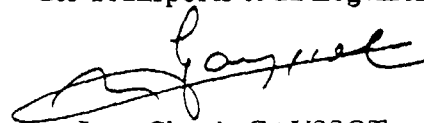
Nous vous prions de croire, Monsieur le Maire, à l'assurance de nos sentiments les meilleurs.

**Le Ministre de l'Emploi
et de la Solidarité**

A stylized, handwritten signature in black ink, consisting of a large, sweeping 'M' followed by a horizontal line and a small flourish.

Martine AUBRY

**Le Ministre de l'Equipeement,
des Transports et du Logement**

A stylized, handwritten signature in black ink, featuring a large, flowing 'J' and 'G' followed by a horizontal line and a small flourish.

Jean-Claude GAYSSOT

*Ministère de l'Équipement, des Transports
et du Logement*

Paris, le

Le Chargé de Mission

Monsieur le Ministre,

Vous avez bien voulu, conjointement avec Madame Aubry, Ministre de l'emploi et de la Solidarité, me confier une mission relative aux activités susceptibles d'être développées et, à terme, pérennisées et solvabilisées, dans les domaines des Transports et de l'Équipement.

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint le rapport de cette mission. Il résulte des nombreux entretiens et contacts qui m'ont permis de progresser dans mon analyse et mes propositions. Il est également le fruit du travail effectué avec les services du Ministère.

Je tiens à témoigner ainsi devant vous du concours que les uns et les autres ont apporté à ma mission et à les en remercier.

Mes remerciements particuliers iront à Monsieur Jacques PICHOT, Inspecteur Général de l'Aviation Civile qui par sa compétence, sa grande faculté d'analyse, sa connaissance de l'administration, m'a permis d'avancer dans la compréhension des problèmes et l'élaboration des propositions du présent rapport.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de ma haute considération.



Jean-Louis MONS

Monsieur Jean-Claude GAYSSOT
Ministre de l'Équipement, des Transports
et du Logement
246 boulevard Saint-Germain
75007 PARIS

246, boulevard Saint-Germain - Paris 7ème - Adresse Postale 92055 La Défense Cedex

Tél. : 01-40-81-21-22

*Ministère de l'Équipement, des Transports
et du Logement*

Paris, le

Le Chargé de Mission

Madame le Ministre,


Vous avez bien voulu, conjointement avec Monsieur GAYSSOT, Ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement, me confier une mission relative aux activités susceptibles d'être développées et , à terme, pérennisées et solvabilisées, dans les domaines des Transports et de l'Équipement.

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint le rapport de cette mission. Il résulte des nombreux entretiens et contacts qui m'ont permis de progresser dans mon analyse et mes propositions. Il est également le fruit du travail effectué avec les services du Ministère.

Je tiens à témoigner ainsi devant vous du concours que les uns et les autres ont apporté à ma mission et à les en remercier.

Mes remerciements particuliers iront à Monsieur Jacques PICHOT, Inspecteur Général de l'Aviation Civile qui par sa compétence, sa grande faculté d'analyse, sa connaissance de l'administration, m'a permis d'avancer dans la compréhension des problèmes et l'élaboration des propositions du présent rapport.

Je vous prie de croire, Madame le Ministre, à l'assurance de mes respectueux hommages.



Jean-Louis MONS

Madame Martine AUBRY
Ministre de l'Emploi et de la Solidarité
127, rue de Grenelle
75007 PARIS

246, boulevard Saint-Germain - Paris 7^{ème} - Adresse Postale 92055 La Défense Ceder

Tél. : 01-40-81-21-22

SOMMAIRE

Chapitre 1: LA DÉFINITION DU CONTEXTE

1.1 LA SITUATION DE L'EMPLOI

1.2 LE SENTIMENT DES ACTEURS

1.3 LA CLARIFICATION DES OBJECTIFS.

Chapitre 2 : LES ACTIVITÉS À DÉVELOPPER

2.1 LES ACTIVITÉS ET LA TYPOLOGIE DES EMPLOIS

2.2 LES OPÉRATEURS ET L'ESTIMATION DES VOLUMES D'EMPLOIS.

2.3 L'ÉVALUATION, LA PÉRENNISATION ET LA SOLVABILISATION

Chapitre 3 : LES MODALITÉS DE MISE EN OEUVRE

3.1 LA DÉFINITION DE LA RELATION DE TRAVAIL

3.2 LES CONVENTIONS CADRE ET LES PROJETS

3.3 L'APPUI DES SERVICES DE L'ADMINISTRATION

Chapitre 1 : La définition du contexte

Le recensement dans le domaine des transports et de l'Équipement des activités à privilégier et des emplois à développer pour les jeunes nécessite de prendre en compte la situation de l'emploi des secteurs concernés, de comprendre les points de vue des différents acteurs, de préciser les objectifs poursuivis.

1.1. - La situation de l'emploi dans les domaines de l'équipement et des transports.

Fin 1996, les effectifs salariés dans le secteur des transports s'élevaient à 917 570 personnes. Ce chiffre ne prend qu'incomplètement en compte les emplois des ports et des flottes de commerce et de plaisance et se trouve ainsi minoré de 50 à 60 000 emplois. En dépit du ralentissement de l'activité économique, le secteur a continué à connaître une légère hausse de l'emploi (+1%) au cours de l'année 1996.

Ce phénomène s'explique par l'ouverture à la concurrence du transport aérien, des perspectives favorables au développement du transport routier sur le long terme et un développement de l'activité dans les activités auxiliaires de transport(organismes de transport, agences de voyage).

Il faut cependant noter qu'à la création d'emplois dans le secteur privé continue à s'opposer une réduction globale des effectifs dans le secteur public.

Le BTP connaît une situation sensiblement différente de celle du secteur des transports.

Ce secteur emploie 1 107 000. Il a perdu 60 700 salariés au cours de la dernière année.

Dans les transports, le nombre des jeunes nouveaux entrants se situe aux environs de 20 000 chaque année (il s'agit des moins de 25 ans) (Source : Enquête Emploi INSEE). Un sur deux provient du système scolaire et environ un sur trois du chômage.

Parallèlement, l'effectif des jeunes déjà présents dans les transports diminue également d'environ 20 000 chaque année pour diverses causes : retour au système éducatif (3 000), au chômage ... ou tout simplement parce qu'ils restent dans les transports mais dépassent l'âge de 25 ans.

Le BTP est traditionnellement un secteur qui intègre un nombre élevé de jeunes. A titre de référence, le flux d'entrées le plus élevé s'est produit en 1973, avec plus de 500 000 entrants, dont 415 000 entrants ouvriers pour la première fois parmi lesquels 255 000 jeunes de moins de 25 ans (Source : PRO-BTP). Le ralentissement d'activité du secteur des années soixante dix et quatre vingt a ramené le nombre total d'entrées à 300 000 en 1990, dont 200 000 primo-entrants (127 000 moins de 25 ans).

En 1995, le flux total des entrants peut être estimé à 180 000, dont 115 000 pour la première fois dans le BTP. Parmi ces derniers, 61 000 avaient moins de 25 ans (même source).

En 1996, le nombre des jeunes entrants dans le BTP devrait s'élever à environ 50 000 dans un ensemble de près de 100 000 primo-entrants et un flux d'entrées total d'environ 150 000 (Estimation DAEI).

C'est dans ce contexte contrasté que les services du ministère seront sollicités pour la mise en place du plan emplois jeunes.

1.2.- Le sentiment des acteurs

Une large consultation a permis de recueillir l'avis de nombreux responsables d'établissements publics, d'associations, de syndicats, d'organismes représentatifs, de collectivités locales compétents dans les domaines de l'équipement et des transports.

Ont été également consultés les principales fédérations syndicales de salariés du secteur, certaines associations de chômeurs ainsi que des représentants des usagers.

La liste des personnalités rencontrées figure en annexe.

Toutes se sont montrées sensibles à la démarche et ont contribué activement à la réflexion par leurs remarques, leurs interrogations, leurs propositions. Il faut cependant noter que beaucoup de nos interlocuteurs souhaitent ne pas dissocier trop fortement l'approche du plan emploi-jeunes des thèmes qui seront abordés à l'occasion de la conférence nationale pour l'emploi qui doit se tenir en octobre.

Je tiens à leur exprimer mes remerciements pour leur disponibilité et leur aide dans la tâche qui m'était confiée.

Leur rôle et leur engagement seront à l'évidence une des clés du succès. Car dans ce domaine de l'équipement et des transports, l'État moins qu'ailleurs ne peut prétendre agir seul et sans concertation.

L'objectif de création d'emplois pour les jeunes de 18 à 26 ans (et pour les moins de 30 ans n'ayant jamais cotisé) a pu être explicité lors de ces différents entretiens et précisé dans le même temps où s'élaborait le projet de loi..

1.3. - La clarification des objectifs

Ces emplois doivent répondre à la création d'activités, socialement utiles, à la satisfaction de besoins aujourd'hui non assurée par les entreprises publiques de transport, les établissements publics, les collectivités territoriales, et plus généralement toute structure assurant une mission de service public dans le secteur des transports.

Compte tenu des caractéristiques de ce secteur, la pérennité et la professionnalisation sont des facteurs à retenir au premier rang des préoccupations lors de la décision de créations de ces emplois.

Les jeunes concernés peuvent être, suivant les domaines d'activités, de qualification variée. La pérennité est en grande partie conditionnée par la capacité de formation et de qualification à l'intérieur de chaque entreprise (SNCF, RATP, etc...), et par l'appel aux dispositifs de droit commun : implication des régions, des moyens de l'Education Nationale etc.....

Chapitre 2 : Les activités à développer

2.1. Les domaines d'activités et la typologie des emplois susceptibles d'être retenus

2.1.1- Transports en commun :

La présence humaine dans les gares, aéroports, stations et moyens de transport doit être renforcée pour apporter une réponse aux besoins d'assistance aux usagers, de services aux voyageurs ;

A noter que cette notion de service aux voyageurs, si elle participe, par la présence humaine à la sécurisation de ces lieux, est distincte, mais complémentaire, des dispositifs visant à assurer la sécurité des biens et des personnes.

Il s'agit de mettre en place un métier ***d'agent d'assistance aux voyageurs;***
d'agent d'ambiance.

A titre d'exemple, la SNCF envisage de développer des emplois pour les jeunes dans 3 domaines d'activités :

- service au voyageur : présence humaine et maintenance dans les points d'arrêt sur des petites lignes et des lignes périurbaines, présence humaine et maintenance dans les parkings aux abords des gares du transport public, accompagnement des groupes de jeunes en voyage et des personnes manquant d'autonomie en voyage, prise en charge des bagages, humanisation dans les trains des zones urbaines denses, des banlieues sensibles, prestations complémentaires...

- service au client FRET : prospection et démarchage, aide aux vendeurs, activités de logistique sur les embranchements particuliers et dans les entrepôts, création de services aux clients concessionnaires d'emplacements ou d'entrepôts, services complémentaires en marge de l'activité messagerie...

- quelques prestations à caractère "transverse" ayant un impact sur l'environnement immédiat de la clientèle ou des salariés : travaux de maintenance des installations et des abords, services à rendre sur les lieux de travail...

Les projets, qui devront être conformes à un cahier des charges national établi par l'entreprise, seront montés dans les régions. Un effort particulier sera fourni en Île-de-France.

La RATP, pour sa part, a entrepris une démarche tendant à renforcer la sécurité et le sentiment de sécurité sur son réseau en centrant sa réflexion sur la chaîne domicile, transport, école.

Elle est prête à développer une politique d'emplois partagés entre différents opérateurs concernés mise en place à travers différentes associations.

La RATP envisage de s'inscrire à deux titres dans le cadre du projet de loi relatif au développement d'activités pour l'emploi des jeunes :

a) Les emplois d'adjoints de sécurité auprès de la police nationale ;

Conjointement au dispositif général, le projet de loi du Ministère de l'Emploi et de la solidarité (article 2) prévoit la création d'emplois d'adjoints de sécurité auprès de la police nationale, qui seraient recrutés directement par l'État en qualité de contractuels de droit public. La RATP souhaiterait conclure une convention de coopération avec le Ministère de l'Intérieur pour accueillir dans le métro et les bus une partie des jeunes ainsi recrutés, afin qu'ils contribuent aux efforts déployés par l'entreprise pour la sécurisation de la clientèle.

b) Les emplois créés dans le cadre du dispositif général ;

A l'instar de la SNCF, la RATP envisage la création d'emplois visant à renforcer la présence humaine sur le réseau :

- 200 emplois supplémentaires pourraient être créés dans le cadre de l'association "les Compagnons du Voyage", service d'accompagnement des personnes à mobilité réduite créé en liaison avec la SNCF. Les effectifs de cette association, qui emploie actuellement 300 personnes en contrat emploi solidarité (CES), seraient ainsi portés à 500 personnes.

- 1000 emplois pourraient être créés dans le cadre de l'accord "Partenaires pour la ville" que la RATP a signé en juin 1997 avec d'autres partenaires (la Caisse des Dépôts, EDF, la SNCF, France Télécom, La Poste, l'UTP, Via GTI, Transdev et l'Union des Offices HLM) pour insérer des jeunes en difficulté et renforcer la présence humaine dans les quartiers difficiles de la banlieue parisienne. La RATP étudie la possibilité d'étendre cette initiative au réseau parisien. Le millier d'emplois qui seraient ainsi créés seraient pris en charge par les associations locales prévues par cet accord.

En ce qui concerne les entreprises de transport urbain, le Ministère des Transports entretient depuis le début de l'année des contacts étroits avec la profession des transports urbains, et notamment l'Union des Transports Publics (UTP), en vue de la conclusion d'un plan emploi prévoyant notamment l'embauche de jeunes par les entreprises de la branche.

Dans ce contexte privilégié, les emplois-jeunes définis par le projet de loi du Ministère de l'Emploi et de la Solidarité représentent un enjeu important pour la branche du transport urbain. Personnes morales chargées de la gestion d'un service public, les entreprises privées de transport urbain pourraient ainsi répondre à des besoins non satisfaits d'amélioration du service au public qu'elles n'ont pas réussi à financer jusqu'à présent.

Enfin, dans le secteur du transport routier interurbain de voyageurs ont été répertoriés des besoins socialement importants, encore non satisfaits (accompagnement d'enfants, sécurisation des voyageurs sur certaines lignes périurbaines aux caractéristiques urbaines).

2.1.2. - Nouveaux modes et moyens de transport : véhicules électriques, véhicules "propres", nouveaux carburants, etc... Il s'agit là d'expérimentations en cours de montage dans le cadre du programme de recherche PREDIT notamment ou sur le point d'être lancées. Nombre de ces projets concernent également l'environnement et doivent donc être abordés en coopération.

- le "véhicule électrique en libre service" (une opération en préparation à Saint Quentin en Yvelines et une autre envisagée à Strasbourg) correspond à un service public réellement nouveau, complémentaire des transports publics classiques. Il devrait permettre de substituer des véhicules partagés non polluants, aux automobiles individuelles thermiques. Ce service nécessite la création d'emplois, dont des emplois de "jockeys", chargés d'approvisionner les stations déficitaires en véhicules, emplois qui peuvent tout à fait être confiés à des jeunes. Ces expérimentations poursuivent également des objectifs d'environnement.

- le "gardien encaisseur" : une opération en préparation à Dijon et une autre envisagée à Nantes. On attend de la mise en place des gardiens encaisseurs un meilleur respect du stationnement (donc une augmentation des recettes et du taux de rotation) et on envisage la possibilité de leur faire gérer des problèmes mal résolus, surveillance des deux roues en stationnement ou gestion des places de livraisons par exemple.

Il est également possible d'envisager la création, à titre expérimental, avant généralisation de nouveaux types de transports urbains, "à la carte" notamment en direction des personnes âgées, à mobilité réduite etc.

2.1.3.- Transports scolaires ;

Quatre millions d'élèves sont transportés chaque jour par un service de transport par car. Il existe environ 35 000 lignes spécialisées dont plus de 5 000 sont dépourvues d'accompagnateur.

Une circulaire du ministère de l'éducation nationale du 23 mars 1995 préconise l'accompagnement des enfants pour des raisons de sécurité. Le Conseil National des Transports a émis des avis dans ce sens.

On estime que la satisfaction de cet objectif offrirait 360 heures de travail par an pour 5 000 personnes. Ces heures de travail sont à répartir sur l'ensemble du territoire. Elle peuvent concerner des jeunes sans qualification particulière. Une légère formation préalable aux problèmes généraux de sécurité étant requise.

Ces emplois sont à créer et financer principalement par les autorités organisatrices (conseils généraux, communes et groupements de communes) et des associations. Ils seront organisés en relation étroite avec l'éducation nationale.

A cet égard, il faut imaginer, en liaison avec le dispositif mis en place dans le cadre de l'éducation nationale, de compléter ces horaires pour aboutir à des emplois d'assistance à temps plein.

2.1.4.- Transport maritime, ports et littoral

La demande d'humanisation des transports en communs évoquée ci dessus s'applique également à ce domaine.

De plus, les emplois saisonniers, liés notamment au transport maritime de passagers et à la plaisance, transports collectifs locaux, gérés par les collectivités locales, se pratiquant par mer (dessertes d'îles proches, traversées de rades), concernent environ 800 emplois équivalent temps plein (nombreux saisonniers) ;

Dans ce dernier cas, ces emplois du type **agent d'assistance aux voyageurs** ne peuvent entrer dans le dispositif que dans la mesure où il leur sera trouvé un complément pour constituer des emplois partagés à temps plein.

La gestion des déchets dans les ports maritimes peut également être une source d'activités socialement utiles aujourd'hui non assurées.

Il s'agit de rendre plus accessibles les procédures de traitement des déchets, et de mieux sensibiliser chacun à ses responsabilités en ce domaine, en mettant en place des assistants techniques pour le recyclage et le traitement des déchets. L'existence d'associations dans ce domaine doit être préservée. Il faudra utiliser leur expérience, mais elles sont loin de couvrir la totalité des besoins.

La préservation environnementale du littoral et des estuaires devrait conduire à la promotion de véritables métiers, **de techniciens de gestion du littoral et des estuaires**.

On mentionnera enfin qu'à l'initiative des acteurs locaux, il semble possible de mettre en place des agents d'accueil et de sécurité dans les ports de plaisance, des agents d'accueil et de visite des ports maritimes.

2.1.5. - Affaires maritimes

Dans le cadre de la mise en oeuvre de la loi d'orientation sur la pêche et les cultures marines, il est possible de proposer la création d'un métier de conseiller juridique et de gestion au sein des comités locaux et/ou régionaux des pêches, des sections régionales de la conchyliculture.

Les entreprises de pêches artisanales et de cultures marines sont de petites unités qui n'ont ni les connaissances, ni le temps de prendre réellement en charge la gestion et les questions juridiques pourtant nécessaires à leur activité.

La mise en place d'une structure partenariale de gestion prévisionnelle des emplois du secteur de la pêche maritime prévue par la loi, serait facilitée par l'émergence d'un nouveau métier de conseiller placier maritime qui compléterait, par sa connaissance du milieu, l'action des agences locales pour l'emploi.

2.1.6. - Domaine d'activités liées à la gestion de l'eau, aux voies navigables et aux canaux

Des possibilités existent qui doivent être examinées dans plusieurs cas avec le Ministère de l'aménagement et de l'Environnement et celui de l'Agriculture.

- entretien des berges et des canaux (exemple du Cher),
- création et entretien de sentiers de randonnée,
- services de proximité en zone urbaine,
- amélioration de la qualité de l'entretien des routes et ouvrages d'art.

Ce gisement ne peut être exploité qu'à la condition d'éviter la concurrence avec les entreprises, de s'assurer que les projets feront l'objet d'un accompagnement et d'un encadrement formation suffisants pour permettre au bénéficiaire l'acquisition d'un savoir-faire et d'un travail durable. Le concours des agents des services de l'équipement sera dans bien des cas déterminant.

En revanche l'existence d'un engagement de l'État sur une période longue, 5 ans, constitue un atout réel pour favoriser l'émergence de vrai projets et la mise en place d'une véritable famille de métiers :

- ***d'agents d'entretien et de réhabilitation des espaces naturels,***
- ***d'assistant qualité de l'entretien des réseaux routiers et ouvrages d'art,***
- ***d'agents techniques de proximité urbaine.***

2.1.7. - Secteur routier.

Les usagers de la route et des autoroutes expriment régulièrement, au travers des sondages dont ils font l'objet depuis quelques années, le besoin d'une information et d'une assistance plus complète. Pour l'approche de ces besoins, il convient de distinguer le réseau concédé du non concédé.

Sur le réseau concédé

Les sociétés concessionnaires d'autoroutes, d'économie mixte ou à capitaux privés, répondent aux critères du projet de loi en tant que personnes morales chargées de la gestion d'un service public.

Les nouvelles activités susceptibles de créer des emplois concernent les pistes suivantes, au moins sur les axes les plus fréquentés :

1 - Assistance - information des usagers sur les aires de repos ou de service

L'utilisateur des autoroutes est demandeur d'une information globale qui touche autant aux conditions de circulation (trafic, météo...) qu'au potentiel touristique des régions traversées. Sur les aires les plus fréquentées, pourraient être installés des points d'information (kiosques, zone d'animation...) où des agents renseigneraient l'utilisateur sur l'état des routes, les niveaux de trafic, les conditions météorologiques, les curiosités à visiter et les facilités offertes aux touristes localement. Ces points d'information pourraient être organisés par le concessionnaire de l'autoroute en association éventuelle avec les partenaires locaux concernés (offices de tourisme, collectivités locales...). Une assistance spécifique pourrait être apportée aux handicapés.

2 - Assistance - sécurité aux usagers

Quelques expériences menées par les sociétés d'autoroute ont mis en évidence le besoin de vérifier le gonflage des pneumatiques ou le réglage des phares. Les usagers interrogés ont reconnu que, soit par négligence, soit par manque d'installation, ils ne pratiquaient pas régulièrement cette vérification. Une pression inadaptée des pneumatiques est pourtant un facteur d'insécurité sur autoroute. Dans le but d'améliorer la sécurité sur autoroutes, cette prestation pourrait être proposée aux usagers sur les aires les plus fréquentées, en même temps que le nettoyage du pare-brise et le contrôle des niveaux.

3 - Assistance complémentaire dans les postes d'urgence

Les Postes de Contrôle (P.C.) sur autoroute sont chargés de surveiller l'autoroute, et notamment de faire évacuer les véhicules accidentés ou en panne. Sur les sections les plus utilisées, une assistance complémentaire pourrait être apportée pour prendre en charge les occupants des véhicules et les orienter dans leurs démarches (recherche d'un hôtel...). Les besoins en ce domaine méritent d'être précisés mais le cas échéant, l'adjonction d'un assistant dans les P.C. pourrait être prise en charge par les sociétés concessionnaires.

4 - Visite et informations sur les chantiers

Les grands chantiers sont souvent source d'inquiétude, d'interrogation ou de curiosité, pour les usagers qui veulent comprendre l'aménagement projeté et les raisons des gênes occasionnées. L'expérience du Pont de Normandie a permis de vérifier cet effet d'attraction.

Les concessionnaires d'autoroute, en collaboration éventuelle avec les entreprises de construction, pourraient envisager le recrutement de personnes pendant tout la durée du chantier pour apporter une information permanente aux riverains et organiser des visites.

* *
*
*

Par ailleurs, la mise en oeuvre de cette politique d'information et d'assistance vers l'utilisateur, pourrait permettre de maintenir à l'année des emplois qui ne sont que saisonniers actuellement, notamment pour l'accueil des usagers et un soin accru à l'entretien des dépendances.

- Le renforcement de l'action entreprise pour améliorer l'accueil et la qualité de service peut conduire à la création d'emplois :

- ***d'agent de langues,***
- ***de responsables d'animation culturelle et sportive,***
- ***de responsables qualité aires et espaces de repos,***
- ***d'agents d'information,***
- ***d'animateurs de radios autoroutières;***

La mobilisation et l'association à des projets des sous concessionnaires, pétroliers, restaurateurs par une prise en compte de ces actions dans leur cahier des charges peut et doit être envisagée.

Sur le réseau non concédé

Des besoins similaires apparaissent pour l'information et l'assistance vers l'utilisateur, mais la mise en oeuvre des réponses nécessite la recherche de partenariats plus complexes.

1- Village - étapes

L'action engagée à titre expérimental par l'État pour la mise en oeuvre de "village-étape" le long des autoroutes non concédées, est un moyen de répondre à des demandes diffuses des usagers. Dans des zones rurales, l'utilisateur peut être ainsi plus tenté de sortir de l'infrastructure autoroutière pour accéder à ces villages proches, en mesure d'offrir des services et un agrément touristique.

5 villages ont actuellement le label de village-étapes sur l'autoroute A20 (Magnac-Bourg, Vatan, Bessines, Uzerche, Eguzon) mais l'expérience est appelée à se développer.

Le recrutement par les offices de tourisme ou les collectivités concernées d'un ou plusieurs agents pour offrir aux automobilistes une information complète peut être envisagée.

2 - Assistance et information sur les aires de repos ou de services

L'implantation de points d'information (tourisme, produits du terroir...) peut s'envisager avec les collectivités. L'exemple de l'aire de Lafayette-Lorlanges sur A75 avec la construction d'une maison du tourisme par les deux départements concernés (Cantal et Haute-Loire) pourrait être reproduit sur les autoroutes ou grands axes gratuits. Une assistance technique, de même type que celle envisagée sur les autoroutes concédées, pourraient être mise en oeuvre avec l'aide d'organismes tels que les automobiles-club...(gonflage des pneumatiques...).

3 - 1 % Paysage et développement

La démarche "1 % Paysage et développement" qui consiste à faire de la sauvegarde et de la mise en valeur des paysages traversés par l'autoroute, un élément important du développement économique et touristique, a été étendue récemment à l'ensemble des autoroutes et grands axes structurants en cours d'aménagement. Une analyse des retombées en termes d'emploi mérite d'être effectuée en vue de déceler certains besoins qui seraient pérennisés et nécessiteraient l'embauche de jeunes (action environnementales à maintenir...).

4 - Sondage des usagers de la route

L'État mène sur le réseau routier national une action visant à recueillir l'opinion des usagers en mettant à leur disposition des cartes préaffranchies (opération "content - pas-content"). L'extension à l'ensemble du réseau routier (national, départemental voire communal) répondrait mieux aux préoccupations des usagers qui, très souvent ne repèrent pas le statut de réseau qu'ils utilisent. Avec l'aide des collectivités, des équipes pourraient être formées pour le dépouillement des questions (les réponses sur le fond du problème posé étant de la compétence du gestionnaire du réseau concerné), la synthèse des réponses, la tenue de statistiques...

Certains départements ont montré leur intérêt pour l'action menée par l'État.

2.1.8. - Sécurité routière et exploitation de la route.

Plusieurs types de projets peuvent être évoqués:

L'accélération de la mise en place des dispositions relatives au contrôle technique des véhicules,

Différentes mesures ont été prises entre 1992 et 1996 en ce qui concerne le contrôle technique des véhicules et les obligations de réparation qui en résultent. La France a en effet décidé d'appliquer par anticipation la directive européenne qui s'imposera à partir du 1/01/1998.

Ces dispositions permettent de maintenir ou de créer environ 28 500 emplois directs dans le secteur du contrôle proprement dit et celui de la réparation et des pièces de rechange.

Certains de ces emplois pourront être créés en 1997 et 1998, suite aux décisions entrées en vigueur en 1996.

La conduite accompagnée (A.A.C.) est un levier d'insertion sociale important pour les jeunes en difficulté. Cependant, il est souvent difficile de trouver des accompagnateurs bénévoles. Une rémunération, même modeste, rendrait plus attractive cette activité qui requiert environ 100 heures de travail par contrat A.A.C.

Cette fonction d'accompagnateur pourrait utilement se cumuler avec d'autres activités d'animation sociale pour des jeunes qui satisfont les conditions requises.

En particulier, il est envisageable de créer une fonction d'encadrant-accompagnateur dans les associations qui recevraient un soutien financier, notamment du Fonds Social Européen (F.S.E.).

Deux mesures de sécurité sont en cours d'examen et pourraient faire l'objet d'une décision lors du prochain Comité Interministériel de la Sécurité Routière :

- L'obligation d'audits de sécurité concernant les projets de routes nouvelles.
- L'obligation d'audits de sécurité périodiques sur les routes existantes classées "à grande circulation".

Ces audits seraient réalisés par des organismes spécialisés indépendants. Ils ouvriraient un marché d'ingénierie nouveau et de grande ampleur (environ 20 000 km de routes à contrôler chaque année). En outre, ils offriraient une référence valorisante pour les bureaux d'étude français à l'étranger.

Le financement des audits serait à la charge des maîtres d'ouvrage concernés.

Les emplois créés seraient pour l'essentiel des emplois d'ingénieurs et de techniciens.

Secteur nouveau, la télématique routière fait appel aux techniques avancées. Elle ouvre de nouvelles perspectives aux exploitants de la route, en réponse aux besoins et attentes des usagers de la route.

* La télématique routière est créatrice d'emplois de haut niveau. On considère qu'un million de francs investi dans la recherche génère un emploi à temps plein d'ingénieur expert, y compris l'assistance technique et administrative.

Pour un emploi de chercheur, dix sont créés à terme pour les études d'ingénierie et cent pour la mise en œuvre opérationnelle des dispositifs.

* L'exploitation de la route proprement dite nécessite un redéploiement d'activité pour des agents de formation moyenne. Elle leur offre des tâches plus valorisantes, qui présentent l'avantage d'être réparties sur l'ensemble du territoire. C'est notamment le cas des emplois de proximité dans les centres de régulation du trafic.

Il s'agit, en dehors des métiers spécifiques liés aux services nouveaux en direction des voyageurs, à l'assistance aux usagers, à l'accompagnement, au conseil, à l'orientation, de tous les métiers liés au transport et à l'équipement, y compris la conduite, l'entretien et la maintenance, faisant appel à de réelles qualifications, acquises ou à donner.

A noter que dans bien des cas la relation avec le public en particulier dans les transports collectifs devra s'appuyer sur la connaissance d'une ou plusieurs langues étrangères.

D'où l'intérêt de pouvoir embaucher tous types de jeunes, dans le cadre bien sûr des conditions fixées par le texte de loi.

D'où également le caractère rapidement évolutif vers des emplois stables, de certains, emplois susceptibles d'être créés : emplois d'assistance pouvant déboucher par exemple sur des emplois plus traditionnels dans les services commerciaux.

- La période de 5 ans devrait d'ailleurs être mise à profit pour :
 - développer les compétences des jeunes recrutés et le cas échéant accepter leur candidature dans le cadre des recrutements pour des CDI (statutaires dans les entreprises publiques) ;
 - mettre au point une organisation et un professionnalisme menant à la viabilité.

2.2. L'identification des opérateurs et l'estimation des volumes d'emplois.

Les domaines considérés se caractérisent par le grand nombre d'opérateurs concernés et la diversité de leur statut. Il a paru souhaitable de ne pas en écarter de la démarche. En revanche, en fonction de leurs caractéristiques propres, l'approche du plan emplois jeunes doit se décliner différemment :

- pour les sociétés nationales de transports, les établissements publics
 - SNCF
 - RATP
 - Air France

- ADP
- VNF
- Météo-France
- SNCF
- Sea France
- Écoles des professions de l'équipement, des transports et de la mer pour lesquelles des accords directs au niveau national ou régional peuvent être établis pour promouvoir des emplois jeunes.

- pour les collectivités locales, communes, départements, leurs groupements : syndicats intercommunaux, mixte, districts, villes nouvelles, Sociétés d'Économie Mixte assurant pour le compte des collectivités locales des missions d'intérêt public, entreprises concessionnaires ou délégations de service public de transport, GART etc. qui nécessiteront de mettre en place des conventions cadres facilitant l'émergence et la mise en place de projets.

Une mention particulière doit également être faite des organismes de gestion des emplois partagés (associations) qui peuvent permettre de créer des emplois qu'aucun opérateur existant ne peut créer seul.

Concernant les SEM, les exclure du dispositif aurait conduit à se priver d'un champ d'application important, maîtrisé par les collectivités locales, notamment dans le secteur des transports urbains, mais aussi du logement social, et dans celui des services (Tourisme).

Même si leur statut est de droit privé, les SEM, clairement définies comme entreprises des collectivités locales, offrent toutes les garanties, sous réserve d'activités relevant de l'intérêt collectif.

C'est d'ailleurs, ce qui avait amené le ministre du Travail, de l'Emploi, et de la Formation Professionnelle, le 24 juillet 1992, à intégrer les SEM au dispositif des CES.

Les volumes d'emplois sont difficiles à cerner à ce jour du fait de la multiplicité des opérateurs possibles, et donc des différents niveaux de leur engagement ou de la nécessité d'engagements conjoints : SNCF et Régions, RATP et STP.

A ces raisons s'ajoute le souhait exprimé par la plupart des responsables d'avancer sur ce sujet dans la plus grande transparence vis à vis des personnels et de leurs représentants. Cette prudence ne paraît pas critiquable dans la mesure où elle a pour but d'éviter de substituer des emplois jeunes à des emplois existants et de prendre des risques inutiles de tensions sociales.

Les chiffres mentionnés ci-dessous constituent une première indication sur les possibilités recensées pour 1997 et 1998. Les négociations de conventions cadres avec différents partenaires peuvent seules permettre de progresser dans une première évaluation significative.

A titre indicatif, il est possible de faire état des éléments suivants :

La SNCF est prête à s'engager immédiatement sur un projet national de 1.000 emplois jeunes d'ici la fin de l'année.

La RATP semble en mesure de poursuivre le travail qu'elle a engagé dans le cadre de la politique de la ville par une action qui devrait conduire à la mise en place de 1 000 à 1 200 emplois partagés pour les jeunes.

Les autres opérateurs de transport urbain tant en région parisienne qu'en province devraient être en mesure de lancer des projets à hauteur de 4 à 5000 emplois.

Aéroports de Paris envisage de lancer un ou plusieurs projets qui au total devraient concernés une centaine d'emplois. De même les gestionnaires des principaux aéroports de province pourraient également offrir une trentaine d'emplois à des jeunes.

Météo-France souhaiterait pouvoir offrir une trentaine d'emplois jeunes sur des projets de recherche.

Une cinquantaine d'emplois d'instructeurs d'aéro-clubs pourraient être ouverts aux jeunes;

L'enseignement maritime et aquacole évalue son besoin immédiat à une cinquantaine d'emplois jeunes en tant que coordonnateurs scolaires.

L'ampleur de l'engagement des entreprises publiques de transport, de celles assurant une mission de service public peut dépendre en partie de la possibilité de disposer d'un financement public complémentaire : régions, collectivités territoriales.

2.3. L'évaluation, la pérennisation et la solvabilisation des emplois.

2.3.1. - L'évaluation

Les emplois jeunes sont éligibles à l'aide de l'État s'ils s'inscrivent dans le cadre d'une nouvelle activité venant répondre à une demande ou des besoins non ou mal satisfaits.

Les critères d'appréciation des activités envisagées seront essentiels pour la décision de l'État confiée, en général, aux préfets.

Pour les domaines de l'équipement et des transports, il convient donc de créer les conditions d'analyse et d'évaluation de ces nouvelles activités, sous l'angle des critères fixés par la loi et dans des perspectives des politiques publiques fixées par les ministres.

Dès lors qu'il s'agit d'activités nouvelles, il devient indispensable que dans la gestion des organismes préexistants se portant candidat pour les développer

(collectivités, services publics), les conditions de gestion de cette activité soient définies, délimitées... pour pouvoir gérer ultérieurement la "sortie" du système (incorporation dans le service public, émergence dans le marché, portage ad hoc d'économie sociale). Il importe que ce cadre de gestion soit assimilable à celui d'une "entreprise d'utilité sociale".

Dans de nombreux domaines, le montage de micro-projets appellera la mise en place d'organismes porteurs constitués pour la cause (le plus souvent sur la base d'un statut d'association permettant de concrétiser des partenariats et plusieurs sources de financement). La fragilité de tels organismes doit être dépassée par la proposition d'un cadre mieux structuré, venant préciser les conditions statutaires ou du cadre de gestion qui seront exigées pour obtenir l'éligibilité. Un tel cadre sera considéré comme une sécurité et une contribution utile de l'État permettant de qualifier ces associations ad hoc comme véritables "entreprises d'utilité sociale".

Le caractère innovant du Plan Emploi-Jeunes va se heurter à l'absence de qualifications suffisamment réparties pour que sa gestion par l'État (gestion fine, à l'échelle de chaque projet, devant être évalué avant agrément, et suivi dans son développement) puisse être compétente et pertinente. Si sa réussite ne peut aller sans la dynamique d'initiatives des organismes créateurs de ces nouvelles activités, elle passe par la capacité d'intervention compétente de l'État à tous niveaux, car sa responsabilité sera engagée dans les décisions d'agrément des projets.

Il serait illusoire de penser que les préfets pourront assurer directement la responsabilité qui leur est confiée. Ils seront dans l'obligation naturelle d'impliquer les services déconcentrés placés sous leur autorité dans l'instruction des projets. Du fait de l'étendue des compétences des DDE transports - habitat ... et par extension au niveau départemental tourisme et environnement), de la qualité reconnue des compétences présentes et de la confiance usuelle des préfets, à leur égard, ces services sont potentiellement appelés à jouer un rôle important. Le ministère dont ils relèvent a le devoir d'organiser leur aptitude à mobiliser dans cette politique (information, sensibilisation, dispositions d'organisation, qualification).

Ces nouvelles activités, destinées à satisfaire des besoins non ou mal satisfaits, sont de nature à enrichir les objectifs de politiques publiques du domaine, humaniser les services de transports, la gestion de l'habitat et de l'environnement, enrichir la qualité de service de l'offre touristique. La conduite des politiques publiques de ces domaines doit donc considérer que l'application du Plan Emploi-Jeunes constitue un moyen nouveau pour l'atteinte des objectifs poursuivis. Elle conduira à ce que des orientations, des préconisations, des dispositions d'encadrement ou de stimulation soient mises en oeuvre. Ceci suppose que les responsables de ces politiques se saisissent du Plan Emploi-Jeunes comme une importante opportunité pour l'application des politiques dont ils ont la charge, apportant de ce fait leur concours à la meilleure réussite du Plan Emploi-Jeunes.

2.3.2. La pérennisation et la solvabilisation des emplois

Pour éviter les risques que le plan emplois jeunes ne puisse apparaître un jour comme ayant eu pour effet de déplacer des emplois, il faut s'attacher à rechercher des activités qui puissent être un jour financées sur des financements autres que les ressources issues des prélèvements obligatoires de l'État.

Entre la situation de départ et la situation à l'échéance du Plan emplois jeunes, il est nécessaire de concevoir les possibilités de mobilisation progressive d'autres sources de financement, soit financement par l'usager (on se rapproche alors du marché), soit financement collectif volontaire ou non (on se trouve alors dans l'économie sociale ou l'économie mixte).

Ces projets ont pour finalité l'emploi des jeunes et pour moyen le financement par l'Etat de la plus grande partie des salaires versés aux jeunes (80% du SMIC) pour produire des activités complémentaires ou nouvelles venant répondre à des besoins aujourd'hui mal satisfaits, pendant une période de 5 ans.

La condition qui doit concentrer l'attention est celle qui vise à atteindre l'objectif que ces emplois ainsi subventionnés massivement pendant 5 ans puissent être consolidés à l'issue de cette période dans un système de financement pérenne :

- * soit que les activités correspondantes aient pu trouver leur place dans le marché,

- * soit que de nouvelles combinaisons de financement d'origine multiple (collectivités publiques, organismes de solidarité sociale, mutualisation sociale ou professionnelle, contributions volontaires de particuliers) aient pu trouver leur point d'équilibre et le cadre partenarial adapté.

- * soit que la collectivité ou le service public porteur incorpore durablement cette activité dans son fonctionnement.

C'est cette condition qui doit conduire à examiner attentivement les conditions statutaires et le cadre de gestion, proposés par l'organisme responsable du projet éligible.

En effet le financement du projet suppose un apport complémentaire de la subvention de l'Etat qui permette de couvrir.

- * le complément minimum de 20 % du SMIC des emplois jeunes créés
- * les parties de salaires excédant le SMIC des emplois jeunes bien qualifiés
- * les salaires des professionnels nécessaires pour assurer l'encadrement des jeunes dans la conduite des activités
- * les dépenses de fonctionnement spécifiques du projet.

Le projet doit, en outre, faire apparaître comment peut se concevoir la possibilité de poursuite de l'activité, sans subvention de l'Etat, au-delà de la période des 5 ans.

Il doit comporter un véritable "plan d'entreprise" spécifique qui fasse apparaître les moyens mobilisés pour couvrir ce financement complémentaire et une hypothèse de financement de pérennisation de l'activité.

Précisément du fait de cette obligation de prévoir une hypothèse de sortie, la question des sources de financement complémentaire pourra conduire à explorer les possibilités d'associer aux divers apports de financement publics (collectivités - établissement publics) normalement nécessaires, une certaine valorisation des services rendus.

Le statut de l'organisme porteur de projet doit alors permettre de créer une unité de caisse rassemblant les ressources (subvention de l'Etat, apport de diverses collectivités publiques ou organismes publics ou sociaux, le cas échéant apport de ressources privées sans contrepartie, ressources tirées de la valorisation des activités et assurées par les bénéficiaires ou leurs ayants-droits) et gérant les dépenses.

Lorsque l'organisme porteur du projet est une collectivité ou un organisme public agissant à l'intérieur de son périmètre, il ne pourra justifier du caractère exigé par l'activité nouvelle (au sens de non encore pris en charge) que s'il crée les conditions internes d'une gestion clairement identifiée et séparée de sa gestion générale ... Lorsqu'il apparaîtra nécessaire de créer un organisme porteur de projet qui soit ad hoc, afin de réunir les diverses parties prenantes, on choisira le plus souvent le statut de l'association... On faciliterait la création de ces organismes ad hoc en établissant quelques préconisations statutaires spécialement adaptés à ce type d'association, à même de servir de référence lorsqu'il s'agit pour l'Etat (préfets) d'évaluer les projets pour les agréer.

Une des meilleures façons possibles d'organiser la pérennisation et la solvabilisation des emplois pourrait être de constituer des groupements d'employeurs associant des partenaires publics et privés, et prévoyant soit dès le début du processus une évolution des clés de financement ,soit à défaut, des clauses de rendez-vous permettant d'apprécier la manière et le moment de faire évoluer ces clés de financement.

Dans le même souci de pérennisation et de solvabilisation, les opérateurs locaux pourraient être incités dans le cadre de la conclusion ou du renouvellement des délégations de service public, à intégrer certains services de proximité ainsi identifiés dans le champs de la délégation de service public (cas de l'assistance aux voyageurs dans le cadre d'une délégation de service public de transport).

La solvabilisation de l'emploi peut probablement être atteinte dans un certain nombre de cas dans le domaine des transports où l'effort d'humanisation peut s'avérer rentable en terme de gains de clientèle, de diminution du coût des dégradations et de la fraude.

Outre la problématique liée à la recherche d'un financement pérenne, la reconnaissance à terme de ces emplois aujourd'hui émergents nécessite une définition précise de ces métiers ainsi que des formations nécessaires pour y accéder. Le travail fait au cours de cette mission pour identifier et caractériser ces

emplois quelquefois en leur donnant un "titre", ne peut dispenser d'une analyse plus approfondie et concertée au sein des professions.

Ainsi la création du certificat d'aptitude professionnel d'agent autoroutier qui est sur le point d'aboutir, devrait ainsi faciliter la consolidation d'un nouveau métier dont le dispositif pour l'emploi des jeunes aura favorisé l'émergence.

Il faut également souligner que la durée du contrat, 5 ans, peut constituer une difficulté pour les établissements publics ou les organismes employant des personnels statutaires. En effet, l'embauche se fait le plus souvent sur concours ouvert sous condition d'âge. Le bénéfice d'un contrat de 5 ans peut conduire son bénéficiaire à laisser passer la limite d'âge fixée par le statut. Il serait préférable que cette difficulté soit examinée par les organismes concernés lors de la mise en place des emplois jeunes.

Chapitre 3 : Les modalités de mise en oeuvre

Les procédures examinées dans ce paragraphe concernent exclusivement celles applicables aux secteurs des transports et de l'équipement et celles relatives à la mobilisation des services du ministère de l'équipement et des transports pour la mise en place du dispositif dans ces secteurs;

Quatre préoccupations doivent demeurer présentes dans la mise en oeuvre du dispositif:

- exclure toute initiative qui pourrait être assimilée à un transfert d'activité (en interne ou en provenance de sous-traitants ou de concurrents).
- ne pas sous-estimer les recouvrements possibles entre les services nouveaux à risque commercial fort et les services rendus dans le cadre de l'exploitation principale et traditionnelle.
- dès le projet de texte arbitré, informer et consulter les partenaires sociaux (syndicats notamment); conduire l'élaboration des projets dans le cadre d'un dialogue permanent.
- veiller à la définition des conditions à créer pour que ces emplois se pérennisent au-delà des cinq années pendant lesquels ils sont financés par l'Etat.

Les services du Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement devront veiller au respect de ses principes dans leur contribution à la mise en place du dispositif pour le développement pour l'emploi des jeunes.

3.1. Le contrat de travail

Il apparaît à tous que les contrats passés soient le plus proches possibles du contrat de travail de droit commun, si l'on veut valoriser ces activités et, par conséquent, ceux qui les mettront en oeuvre.

La durée de cinq ans est perçue comme bonne et marque une rupture avec tous les dispositifs précédents en faveur de l'emploi.

On doit prévoir une formation qualifiante et un tutorat, en même temps que garder la volonté d'inscrire les fonctions créées dans les formations, les diplômes et les conventions collectives ou cadres d'emplois applicables. La formation pose des problèmes de financement particulier.

Toutes les personnes morales qui exécutent une mission de service public doivent être à même de recruter des salariés dans le cadre du programme (y compris les établissements publics et les sociétés d'économie mixte), sous réserve de solides garanties relatives à leur stabilité, et qu'elles soient à même de présenter un projet précis d'activité, d'où découlent des propositions d'embauche sur des postes parfaitement identifiés et définis.

L'aide de l'Etat ne saurait être dégressive. La part de l'employeur ne semble pas constituer un obstacle majeur, sauf pour les associations. L'administration de l'Etat doit s'efforcer de faciliter l'ingénierie nécessaire.

Les activités seront plus nombreuses si les groupements d'employeurs sont facilités. En ce domaine toutefois, demeurent actuellement les deux limites, qu'il faudrait faire disparaître, du nombre de salariés des entreprises adhérentes (300) et de l'impossibilité d'accès aux groupement des collectivités publiques, y compris des établissements publics.

Si le contrat de travail est très proche du droit commun, et s'il s'agit moins d'une "mesure emploi" que de faciliter des activités "émergentes", alors on voit mal la justification des conditions qui réserveraient les emplois à des catégories de demandeurs d'emploi déterminées, en particulier sous le rapport de l'âge, de la qualification, de l'origine géographique. Une condition de renouvellement annuel du contrat paraît également mal venue.

3.2. Convention cadre et projet

Il est non seulement possible, mais souhaitable, de signer des accords-cadres.

Ces contrats peuvent être signés avec les grands opérateurs, SNCF, RATP, ADP mais aussi les associations d'élus : Maires de France, Présidents de Conseils Généraux ainsi qu'avec des organismes comme la FNSEM, le GART, le STP, l'UTP.

Dans certaines de ces conventions il sera nécessaire de prévoir dans quelles conditions le nouveau dispositif pour l'emploi des jeunes viendra en substitution d'accords existants relatifs à des emplois ville.

Ces conventions devront préciser les types d'activités, les conditions de financement, de professionnalisation de l'emploi, et si possible des objectifs quantifiés de réalisation. Pour permettre aux signataires de ces accords de contribuer efficacement au démarrage du dispositif en 1997, il est indispensable que la signature intervienne dès le vote de la loi. Il convient donc d'entreprendre le plus tôt possible l'élaboration de ces documents. Des instructions en ce sens ont été

données en particulier à la direction des transports terrestres avec l'accord des opérateurs concernés en ce qui concerne la SNCF, la RATP, le STP.

Pour que ces conventions jouent pleinement leur rôle dans l'émergence de nombreux projets sur le terrain, il est souhaitable qu'elles soient connues des services déconcentrés du ministère, comme de ceux d'autres ministères éventuellement concernés et bien entendu du ministère de l'emploi et de la solidarité. Elles seront donc le plus souvent signées par le Ministre de l'équipement des transports et du logement et par son collègue de l'emploi et de la solidarité.

L'appel à projet semble devoir se faire du niveau départemental dans le cas général. Cette règle se heurte dans le secteur des transports et de l'équipement à trois types de difficulté :

- de façon générale, le niveau régional apparaît comme le plus pertinent en matière de transport.
- certains projets touchant des activités spécifiques, voies navigables, activités liées au littoral ou à la montagne gagneraient à être examinés par une même équipe.
- les objectifs de création d'emplois jeunes, de certains opérateurs nationaux de transport gagneraient en efficacité et en rapidité de mise en oeuvre s'ils étaient appréhendés au niveau national.

Les diverses collectivités, organismes, associations susceptibles de s'engager dans un projet, appelleront une forte capacité d'appui de l'Etat territorial, les préfets étant appelé à jour un rôle central dans l'agrément des projets.

Les préfets ne pourront remplir leur mission d'agrément, sur des bases d'analyse compétente, et les promoteurs potentiels de projets ne trouveront l'appui de compétences dont ils auront besoin que si l'Etat a su mobiliser la constitution d'une implication active des réseaux de ses administrations, et les amener à constituer cette capacité de compétence.

Les activités proposées par les projets se rattachant aux divers champs de la compétence publique relevant des diverses administrations.

Chaque administration doit donc être appelé à animer ses réseaux pour qu'ils constituent les compétences requises pour évaluer les projets relevant de leur domaine d'activité.

Ces réseaux propres à chaque administration doivent s'étendre au moins à l'échelle départementale pour que les préfets puissent accéder à ce niveau à la compétence suffisante.

Il appartiendra alors au préfet d'organiser cette ressource compétente établie dans chaque administration en équipe de projet, sur laquelle il puisse s'appuyer pour évaluer les projets, et à laquelle puissent accéder, à titre de conseil et d'appui au montage, les promoteurs de projets.

Pour les divers domaines d'activités économiques et sociales relevant de chacune des administrations, celles-ci devront se doter de moyens de consolider ultérieurement ces nouvelles activités. Elle devront ainsi incorporer les objectifs de satisfaction de besoins sociaux insatisfaits explorés par les projets du Plan Emploi-Jeunes, comme autant de nouveaux enjeux de politique publique.

3.3. L'appui des services de l'administration

La réussite du plan emploi jeunes dépendra fondamentalement de la capacité à mobiliser localement tous les acteurs concernés. Il convient pour bonifier les chances de réussite de veiller à une certaine cohérence de l'ensemble, d'en suivre la mise en oeuvre et d'en prévoir l'évaluation dans un cadre national.

La mobilisation des services du Ministère sera coordonnée par le comité ministériel pour l'emploi dont la composition figure en annexe.

Pour le Ministère, la conduite de l'application du plan emploi jeunes doit reposer sur une double approche sectorielle d'une part et territoriale plus au contact des réalités quotidiennes, d'autre part.

Le Ministre a présidé à la mi-septembre une réunion du comité consacrée à la mise en place du dispositif pour l'emploi de jeunes. Une circulaire est adressée aux services déconcentrés à l'issue de ce comité pour les inviter à se mobiliser. Les réunions DDE-DRE organisées par la DPS favoriseront l'animation du réseau et la mise en place du dispositif.

Trois priorités devront guider l'action des services déconcentrés du Ministère

- favoriser l'émergence de projets dans les domaines de compétence du Ministère et aider les opérateurs dans le montage de leur projet,
- assister les préfets dans l'examen des projets dont ils seront saisis,
- contribuer au suivi et à l'évaluation du dispositif.

Les directions d'administration centrale auront la responsabilité d'élaborer des conventions cadres, de conseiller, d'assister les services déconcentrés dans l'élaboration et la mise en place des projets, de formaliser l'évaluation du dispositif et de centraliser les résultats.

Les présentes propositions visent à la mise en place de l'ensemble des moyens relevant de l'administration du METL, lui permettant de contribuer efficacement à la mise en oeuvre du Plan Emploi-Jeunes.

Elles concernent :

- * les moyens de pilotages, d'animation et d'évaluation du niveau central
- * l'organisation et la qualification des moyens du niveau départemental.

- Les moyens du pilotage au niveau central

* Un groupe de pilotage constitué à partir du comité ministériel pour l'emploi, comportant une petite équipe permanente (secrétariat permanent)

- * en relation avec chacun des cabinets ministériels (transports habitat - tourisme - et si possible environnement)

- * en contact régulier avec les responsables du dispositif gouvernemental de pilotage, sous contrôle des cabinets

- * associant des responsables de projets dans les directions principalement concernées.

* Un groupe d'évaluation et méthodes constitué au CGPC, à partir du groupe permanent d'évaluation des impacts sur l'emploi, placé à la disposition du comité de pilotage pour :

- * conduire les évaluations relatives aux diverses classes d'activités

- * faire des préconisations méthodologiques pour la conduite des évaluations d'agrément pour les projets relatifs à ces diverses classes d'activité.

- * conduire les évaluations de l'ensemble du département ministériel à réaliser pour l'établissement du bilan au Plan Emploi-Jeunes fin 1998.

* L'établissement des directives aux services territoriaux, accompagnées de toutes les références nécessaires à leur application. Parmi ces références, on peut citer :

- * la définition d'une classification opérationnelle des divers types de projets permettant de dégager les classes d'objectifs des nouvelles activités envisagées ainsi que les catégories d'organismes porteurs des projets ... faute de ce travail de classification permettant de regrouper les projets, aucune exploitation nationale ne serait possible

- * la définition d'une grille d'analyse du cadre de gestion de l'activité nouvelle, faisant apparaître les critères de fiabilité d'une gestion "d'entreprise d'utilité sociale", que le porteur soit une collectivité, un service public, une association préexistante ou une association ad hoc

- * la définition fonctionnelle des contributions susceptibles d'être apportées par les services déconcentrés, aux préfets pour l'instruction des projets, aux collectivités territoriales, aux organismes sociaux et aux partenaires professionnels, aux porteurs d'initiatives et de projets. De ce point de vue, la Délégation à la qualité de la direction du personnel et des services (DPS) pourrait être mobilisée en priorité.

- L'organisation et la qualification des moyens dans les services déconcentrés

- * Les services extérieurs doivent être appelés à désigner un chef de projet pour les nouvelles activités du Plan Emploi-Jeunes, ou des chefs de projets spécialisés pour certains domaines d'application, proposés aux préfets comme à même d'effectuer l'évaluation des projets proposés à l'agrément.

- * Selon les orientations données par les ministères sur les classes d'activités à développer comme des priorités des politiques de chaque domaine, il appartiendra aux chefs de service d'organiser les équipes de projets correspondantes, le cas échéant, en coopération avec d'autres services, les DDA, pour le tourisme et l'environnement par exemple.

- * Un programme de qualification à ce nouveau rôle devra être conduit par le groupe central de pilotage pour assurer :

- * la sensibilisation et la mobilisation initiale des chefs de service
- * la formation initiale des chefs de projets désignés sur les bases des documents de référence diffusés
- * la formation continue par les moyens d'un réseau d'échanges d'expériences, pouvant comporter des formations plus spécifiques, selon les besoins qui apparaîtront
- * l'accentuation de l'effort plus général de formation aux questions territoriales du développement économique.

LISTE DES ANNEXES

- 1 * Tableau de bord de l'emploi
- 2 * Liste des personnalités consultées
- 3 * Fiches Emplois
- 4 * Principales conventions envisagées
- 5 * Arrêté de création du comité pour l'emploi du Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement.
- 6 * Circulaire aux services déconcentrés
- 7 * Compte rendu comité ministériel pour l'emploi du 16/09/97

ANNEXE 1

Tableau de bord de l'emploi

TABEAU DE BORD DE L'EMPLOI DANS LE BTP, LES TRANSPORTS ET LE TOURISME

92055 LA DÉFENSE CUEX
LES ÉLÉMENTS OCCUPÉS EN JUIN 1997 DANS LES SECTEURS RELEVANT DU MINISTÈRE

	Salariés	Evolution Juin 97/Juin 96	Intérimaires (en équivalents- salariés annuels)	Evolution Juin 97/Juin 96	Non-salariés	Evolution Juin 97/Juin 96	Total	Evolution Juin 97/Juin 96
BTP ⁽¹⁾	1 083 000	- 4,8 %	64 000	- 7,2 %	265 000	- 1,9 %	1 412 000	- 4,3 %
dont Bâtiment	858 000	- 4,6 %	43 000	- 6,5 %	251 000	- 2,0 %	1 152 000	- 4,1 %
TP	225 000	- 5,5 %	21 000	- 8,7 %	14 000	0	260 000	- 5,5 %
TRANSPORTS ⁽²⁾	923 000	+ 0,5 %			58 000	- 4,9 %	981 000	+ 0,2 %
dont SNCF	174 400	- 1,6 %					174 400	- 1,6 %
RATP ⁽³⁾	40 000	- 0,4 %					40 000	- 0,4 %
TRM	273 800	+ 1,3 %			27 000	- 7,4 %	300 800	+ 0,3 %
TRV	113 000	+ 1,1 %			26 000	- 3,7 %	139 000	+ 0,1 %
Transport maritime et fluvial	13 500	+ 1,3 %			N.S.		13 500	+ 1,3 %
Transport aérien privé	16 000	- 11,2 %			N.S.		16 000	- 11,2 %
Air France	49 800	+ 1,1 %					49 800	+ 1,1 %
Sociétés d'autoroutes	15 500	+ 2,5 %					15 500	+ 2,5 %
Autres (y compris les services auxiliaires) ⁽⁴⁾	227 000	+ 1,5 %			5 000	0	232 000	+ 1,5 %
TOURISME ⁽⁵⁾ (Hôtels et Restaurants)	632 000	+ 2,7 %			183 000	- 0,6 %	815 000	+ 2,3 %
TOTAL	2 638 000	- 1,2 %	64 000	- 7,2 %	506 000	- 1,4 %	3 208 000	- 1,4 %

⁽¹⁾ Source : UNEDIC - DAEI

⁽²⁾ Source : UNEDIC - SES

⁽³⁾ Ce nombre comprend les agents en congé sans solde, en congé de longue durée ou détachés de la RATP.

⁽⁴⁾ Le chiffre comprend près de 35 000 salariés des agences de voyage et offices du tourisme.

⁽⁵⁾ Source : INSEE - Direction du Tourisme

EMPLOI TOTAL TOUS SECTEURS	13 520 000 ⁽¹⁾	+ 0,2 %	355 000	+ 6,0 %	3 000 000 ⁽²⁾	0	16 875 000	+ 0,3 %
---------------------------------------	----------------------------------	----------------	----------------	----------------	---------------------------------	----------	-------------------	----------------

⁽¹⁾ Salaires des secteurs marchands non-agricoles et non-intérimaires

⁽²⁾ Dont 770 000 artisans parmi lesquels figurent les 266 000 artisans du BTP

LES EMPLOIS DIRECTS DU SECTEUR DU TRANSPORT MARITIME, DES PORTS ET DU LITTORAL

Secteur	Domaine	Commentaire	Nombre d'organismes	Emplois directs actuels
Ports maritimes	Ports autonomes maritimes	Ports de commerce	7 ports autonomes maritimes	29 900 emplois dont 3 400 dockers et 6 000 agents des ports
	Ports d'intérêt national	Ports de commerces et de pêche	25 ports d'intérêt national	8 500 emplois dont 1 200 dockers et 4 500 agents des ports
	Ports décentralisés	Ports de commerce et de pêche dont les équipements ont été concédés aux collectivités locales, non compris les ports de plaisance comptés par ailleurs	304 ports de commerce et de pêche	Nombre non connu de la DT MPL
	Construction nautique	Production très concentrée géographiquement (près des ¾ en Vendée et Charente Maritime). Chiffre d'affaires de 2,6 milliards de F, relativement stable, après une baisse de 20% entre 1991 et 1993	350 chantiers (5 chantiers représentent plus de 50% du chiffre d'affaire national)	5 400 emplois
Plaisance et littoral	Location de bateaux de plaisance	Location maritime seule. Chiffre d'affaires de 0,9 milliard de F (dont 30% aux Antilles)	130 entreprises	1 200 emplois
	Entretien et services de plaisance	Issu de l'estimation de la filière générale par la Fédération des Industries Nautiques. Chiffre d'affaires d'environ 6,5 milliards de F	2 700 entreprises, dont une trentaine regrouperait 1/3 des effectifs	8 400 emplois (nombre minimal, en cours d'actualisation)
	Ports et installations de plaisance	Données connues sur les 132 ports et installations de plus de 100 places, membres de la Fédération Française des Ports de Plaisance (les 340 autres ports et installations de plaisance représentent à peu près autant de places de bateaux que les 132 précédents mais sont plus petits et peuvent ne pas nécessiter d'emplois directs spécifiques)	470 ports de plaisance, dont 228 décentralisés	1 400 emplois dont 400 saisonniers
	Littoral	Domaine public maritime, plages. Les emplois directs sont peu nombreux, hormis les saisonniers		Nombre non connu de la DT MPL
Flotte de commerce	Navigation sur la flotte de commerce française	Navigants de nationalité française sur navires sous pavillon français (nombre à peu près stable depuis 4 ans, après déclin)	210 navires sous pavillon français	9 000 emplois équivalents plein temps, dont 20% à 40% d'officiers selon les cas
	Personnel à terre	Sédentaires employés en France par les armements français		Environ 9 000 emplois
TOTAL secteurs DT MPL			72 800 emplois directs connus	

ANNEXE 2

Liste des personnalités consultées

Liste des personnalités

I / Opérateurs:

M. BAILLY	RATP
M. BEYSSON	Météo France
M. ROUX	Météo France
M. FREMIOT	I.G.N.
M. DAVALO	I.G.N.
M. DURET	A.D.P.
M. OLLIVIER	A.D.P.
M. GALLOIS	SNCF
M. VIEU	SNCF
M. PARENT	V.N.F.
M. VERON	Air France
M. FAVRET	Enseignement Maritime

2 / Syndicats professionnels :

M. BUGUET	CAPEB
M. CORNIL	U.T.P.
Mme DESMOTTE	FNTV
M. NOSSOVITCH	FNTV
M. VILLESSOT	FNTV
M. HOURTOULE	A.P.T.R.
M. RIFAUX	A.P.T.R.
Mme THOMAS	A.P.T.R.
M. SABOURIN	U.C.C.E.G.A.
M. VALLIN	FNSEM
M. PETER	FNSEM

3 / Collectivités organisatrices de transports publics :

M. AUXIETTE	G.A.R.T.
Mme PECHEUR	G.A.R.T.

M. De VIGUERIE	APCG
M. DEPREMARE	APCG
Mme JOULIEN	APCG

M. DOBIAS	S.T.P.
-----------	--------

4 / Syndicats de salariés, association de chômeurs, associations d'usagers :

Mme BIGORGNE	FNAUT
M. LAUMIN	FNAUT

M. BONNEFOI	CFE - CGC Transports
GAVAUT	CFE - CGC Transports
M. GUYON	CFE - CGC Transports
M. MARTIN	CFE - CGC Transports
M. PALLAC	CFE - CGC Transports
M. PIKAAR	CFE - CGC Transports

M. BRETON	ANATEEP
M. NICOLAS	ANATEEP

M. CAMARET	Fédération C.G.T. Cheminots
M. CHALUS	Fédération C.G.T. Cheminots
M. ROY	Fédération C.G.T. Cheminots

M. PROU	Fédération C.G.T. Transports
M. STOQUERT	Fédération C.G.T. Transports
M. PRUCHON	Fédération C.G.T. Transports

M. DEBONS	Fédération CFDT Transports
M. LE COQ	Fédération CFDT Transports
Mme LOUP	Fédération CFDT Transports
M. VASSET	Fédération CFDT Transports
M. LE GALL	Fédération CFDT Transports

M. DETHYRE	APEIS
------------	-------

M. JEAN	C.F.T.C. Transports
M. BIGOT	C.F.T.C. Transports

M. POLETTI	F.O. Transports
------------	-----------------

5 / Services et Directions du Ministère :

M. AZAM	DPS - M.E.T.L.*
M. BODON	DSCR - M.E.T.L.
M. BERG	DTT - M.E.T.L.
M. CHANTEREAU	DPS - M.E.T.L.
M. CHAVAROT	DTMPL - M.E.T.L.
M. DU MESNIL	DTT - M.E.T.L.
M. GIBLIN	DRAST - M.E.T.L.
M. GRASSINEAU	DGAC - M.E.T.L.
M. HOSSARD	Secrétaire du Comité Ministériel pour l'emploi
M. LEYRIT	DR - M.E.T.L.
M. MAYET	Vice-Président C.G.P.C.
M. MIGNERAY	DTMPL
M. NOBEL	DGAC
M. PERROT	DAEI - M.E.T.L.
M. SAADIA	Inspecteur Général du Travail - Transport
M. SERRADJI	DAMGM - M.E.T.L.

(*Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement)

ANNEXE 3

Fiches emplois

FICHE EMPLOI:

Les Agents d'ambiance

1 - Besoins nouveaux ou émergents à satisfaire

Renforcement de la présence humaine dans les gares et les transports publics : amélioration de l'accueil et de l'information, diminution du sentiment d'insécurité.

2 - Définition de l'emploi à créer

L'agent d'ambiance n'est pas toujours et seulement un agent de sécurité. Sa mission principale consiste à créer une ambiance facilitant le climat de sécurité. Il noue le dialogue avec les usagers, les informe et gère d'éventuels contentieux. Les emplois devront être définis plus précisément dans les cahiers des charges soumis aux préfets.

3 - Profil et qualification recherchés

A définir avec les opérateurs.

4 - Employeurs potentiels

RATP, SNCF, sociétés de transport public, urbain ou interurbain, collectivités, associations regroupant plusieurs employeurs.

5 - Estimation du nombre d'emploi potentiels

A préciser avec les opérateurs (réunions prévues avec la RATP le 26 septembre 1997, avec l'UTP et le GART le 3 octobre, avec la SNCF le 2 octobre).

FICHE EMPLOI:

Les accompagnateurs

1 - Besoins nouveaux ou émergents à satisfaire

Accompagnement des enfants dans les transports scolaires (des maternelles aux adolescents).
Accompagnement des personnes âgées dépendantes et des personnes handicapées dans leurs déplacements.

2 - Profil et qualification recherchés

Postes demandant à être pourvus par des jeunes à la maturité suffisante et spécifiquement formés aux spécificités du métier d'accompagnement, en transport scolaire notamment.

3 - Employeurs potentiels

SNCF, RATP, entreprises de transport interurbain de voyageurs, autorités organisatrices, associations...

4 - Estimation du nombre d'emploi potentiels

A préciser avec les opérateurs (réunions prévues avec la RATP le 26 septembre, avec l'UTP et le GART le 3 octobre, avec la SNCF le 2 octobre réunion prévue avec la FNTV, l'APCG et l'Education nationale).

PLAN EMPLOI JEUNES

Affaires Maritimes

Métiers du conseil juridique et de gestion des entreprises maritimes

Projet proposé : Conseiller juridique et de gestion

Dans le cadre de la mise en oeuvre de la loi d'orientation sur la pêche maritime et les cultures marines, il est proposé de créer un métier de conseiller juridique et de gestion au sein des comités locaux et/ou régionaux des pêches, des sections régionales de la conchyliculture, et des groupements de gestion.

Motivation :

Pour appuyer les organisations professionnelles maritimes qui ne sont pas organisées dans une chambre consulaire particulière, des emplois de ce type sont des gisements dignes d'intérêt.

Profil recherché :

- * Connaissance et goût du milieu maritime,
- * Bonne connaissance du droit et de la gestion d'entreprise.

Estimation du nombre d'emplois potentiels :

30/50 emplois pourraient être créés.

Financement :

Les comités locaux et/ou régionaux des pêches, les sections régionales de la conchyliculture. les syndicats ou groupements professionnels.

Intérêt de la mesure :

* Les entreprises de pêches artisanales et de cultures marines sont des petites unités professionnelles n'ayant pas les connaissances et le temps de s'occuper de la gestion et des questions juridiques qui s'imposent à une entreprise moderne face aux impératifs réglementaires communautaires et nationaux.

PLAN EMPLOI JEUNES

Affaires Maritimes

Métiers de la gestion prévisionnelle des emplois maritimes

Projet proposé : Conseiller placier maritime

Dans le cadre de la mise en place d'une structure partenariale de la gestion prévisionnelle des emplois du secteur de la pêche maritime et des cultures marines, en application de la loi sur la pêche maritime et les cultures marines, il est proposé de créer un métier de conseiller placier maritime.

Motivation :

La loi d'orientation sur la pêche maritime et les cultures marines permet aux organisations professionnelles et aux syndicats de salariés d'organiser paritairement des bourses départementales pour l'emploi. L'administration a étudié l'organisation de ses bourses de l'emploi -qui devront être conventionnées par l'ANPE- sous forme associative.

Profil recherché :

- * Goût et intérêt pour le milieu maritime
- * Compétence juridique - esprit d'ouverture et de médiation
- * Niveau BAC et plus (droit - gestion - économie - sociologie).

Estimation du nombre d'emplois potentiels :

30/50 emplois pourraient être créés.

Financement :

Les associations d'aide aux marins à la recherche d'emplois, les bourses départementales de l'emploi maritime (association).

Intérêt de la mesure :

* Les organisations patronales et syndicales de marins, faiblement organisées sont intéressées par la mise en place de structures associatives d'aide au placement de marins à la recherche d'emploi, les agences locales pour l'emploi -non spécialisées et non tournées vers ce secteur très particuliers- pourront conventionner de telles associations, comme c'est le cas pour le placement de certaines professions (gens de maison, par exemple).

PLAN EMPLOI JEUNES

Affaires Maritimes

Métiers du tutorat scolaire maritime

Projet proposé : Conseiller de projets éducatifs

Planification des projets et instruction des projets de développement européens.

Motivation :

Depuis 92, les EMA sont devenues des EPLE sans toutefois en prendre toute l'envergure. Ainsi les projets d'établissements n'ont pas encore vu le jour, pas plus que le tiers temps pédagogique.

Profil recherché :

Jeune dynamique motivé par la dimension prospective d'un établissement et intéressé par la dimension européenne.

Estimation du nombre d'emplois potentiels :

16 emplois pourraient être créés (12 EMA + 4 ENMM).

Financement :

80 % Etat
20 % Etablissement scolaire maritime

Intérêt de la mesure :

Permettre un traitement égal des élèves de l'enseignement maritime à celui des autres systèmes d'éducation.

PLAN EMPLOI JEUNES

Affaires Maritimes

Métiers du tutorat scolaire maritime

Projet proposé : Conseiller d'orientation et de placement dans les établissements scolaires maritimes.

En collaboration avec les CIO, l'ANPE, etc. Création d'une mission pérenne d'assistance au choix de cursus d'études, au choix de financement de ces études et à l'exploitation du marché de l'emploi maritime à la sortie des écoles.

Motivation :

1) Les écoles sont souvent sollicitées pour intervenir dans divers salons, expositions ou journées « portes ouvertes » afin de présenter leur cursus et de renseigner, souvent au cas par cas, les élèves potentiels. La formation maritime ayant un fort volet de formation continue, ces élèves ont souvent besoin de débrouiller les différentes possibilités de financement de leur formation.

2) Les écoles sont souvent un pôle vers lequel les employeurs potentiels se tournent pour trouver leur main d'oeuvre. Ces professionnels sont d'ailleurs souvent impliqués dans le CA de l'établissement. Jusqu'à ce jour, ils sont souvent éconduit, faute de structure d'accueil.

Profil recherché :

- * Connaissance générale du milieu maritime
- * Goût pour les relations humaines

Estimation du nombre d'emplois potentiels :

16 emplois pourraient être créés (12 EMA + 4 ENMM).

Financement :

80 % Etat
20 % Etablissement scolaire maritime

Intérêt de la mesure :

- Faciliter la vie de l'administré (marin)
- Permettre un retour en formation plus rapide
- Eviter les revenus en escalier

PLAN EMPLOI JEUNES

Affaires Maritimes

Métiers du tutorat scolaire maritime

Projet proposé : Moniteur d'étude maritime

En collaboration avec l'équipe pédagogiques, création d'une mission pérenne de tutorat et de soutien scolaire pour les élèves en difficulté :

- * pendant les heures d'études,
- * après les cours,
- * pendant l'absence pour cause de maladie ou accident de longue durée.

Motivation :

Le régime du travail des marins impose que l'activité de marin s'exerce dans le cadre d'une profession réglementée. En effet ne peut être embarqué comme marin professionnel s'il ne peut justifier des diplômes ou brevets requis par la réglementation.

Il s'agit d'un impératif de sécurité imposé non seulement par la réglementation nationale mais également par les conventions internationales.

La formation professionnelle maritime permet chaque année à 3 200 personnes d'acquérir les compétences nécessaires pour exercer les métiers de marin professionnel à la pêche, au commerce et à la plaisance ou le métier de conchyliculteur.

Un soutien scolaire s'avère nécessaire pour donner à chaque élève toutes les chances de succès. Cela est primordial dans un secteur où la formation doit impérativement déboucher sur un titre (certificat ou diplôme) à peine d'exclusion du marché.

Profil recherché :

- * connaissance et goût du milieu maritime,
- * niveau de formation permettant de contribuer, en collaboration avec l'équipe pédagogique, au soutien scolaire et à la mise à niveau des jeunes.

Estimation du nombre d'emplois potentiels :

13 emplois pourraient être créés (12 EMA + 1 CETM).

Financement :

- 20 % par l'établissement scolaire maritime
- 80 % par l'Etat après agrément du projet

Intérêt de la mesure :

Faciliter la réussite scolaire.

La mesure entre dans le cadre de la création d'une nouvelle mission de l'éducation qui doit s'efforcer de garantir aux jeunes la réussite de leurs études et préparer leur arrivée sur le marché du travail maritime qui passe obligatoirement par l'obtention d'un titre professionnel.

PLAN EMPLOI JEUNES

Affaires Maritimes

Métiers du tutorat scolaire maritime

Projet proposé : Agent de sécurité - secouriste

Réagir en première intervention au sein des établissements pour la sauvegarde des biens et des personnes.

Motivation :

Les locaux des établissements sont de conception de plus en plus diversifiée et éclatée. Les normes de sécurité de plus en plus contraignantes. Les élèves (majeurs) de plus en plus indépendants. Tous ces facteurs nécessitent des rondes de sécurité, un contrôle des accès à l'établissement, une intervention de type premiers secours en cas d'accident, d'incident ou d'incendie.

Profil recherché :

Jeune dynamique motivé par la protection civile.

Estimation du nombre d'emplois potentiels :

16 emplois pourraient être créés (12 EMA + 4 ENMM).

Financement :

80 % Etat
20 % Etablissement scolaire maritime

Intérêt de la mesure :

- * Protection des élèves
- * Protection des équipements pédagogiques
- * Protection du patrimoine

PLAN EMPLOI JEUNES

Affaires Maritimes

Métiers du tutorat scolaire maritime

Projet proposé : Animateur culturel.

Afin de prévenir la violence et la drogue dans les écoles, cet animateur sera chargé d'encadrer les élèves internes ou demi-pensionnaires lors de leur temps libre en soirée, en leur proposant des activités sportives ou culturelles.

Motivation :

Les écoles maritimes et aquacoles sont confrontées depuis quelques années à une délinquance, certes ponctuelles, mais extrêmement dommageable. Occuper ces élèves, pratiquement tous jeunes hommes, dans des clubs tels que radio-modélisme, radio-amateur, astronomie, photos, tournois d'échec, etc, permettrait d'éviter les dérapages.

Profil recherché :

Jeune homme dynamique ayant l'esprit ouvert.

Estimation du nombre d'emplois potentiels :

16 emplois pourraient être créés (12 EMA + 4 ENMM).

Financement :

80 % Etat

20 % Etablissement scolaire maritime

Intérêt de la mesure :

- * Offrir des activités saines aux élèves pendant leur temps libre pour éviter la propagation de la délinquance
- * Donner une occasion au délinquant d'abandonner ses habitudes.

PLAN EMPLOI JEUNES

Affaires Maritimes

Métiers du tutorat scolaire maritime

Projet proposé : **Animateur de club informatique**

Encadrer les élèves en accès libre à la salle d'informatique et animer leurs activités ludo-culturelles liées à l'ordinateur et aux techniques de communication.

Motivation :

Trop souvent la formation maritime limite l'apprentissage de l'informatique au strict minimum pour privilégier les matières plus professionnelles. Pourtant les jeunes sont très demandeurs d'activités informatiques telles que programmation, consultation de CD-ROM, connection internet, etc.

Profil recherché :

Jeune homme passionné d'informatique.

Estimation du nombre d'emplois potentiels :

16 emplois pourraient être créés.

Financement :

80 % Etat

20 % Etablissement scolaire maritime

Intérêt de la mesure :

- * Maintenir éveillé le goût des élèves pour les technologies nouvelles
- * Entretenir leur aptitude au monde de demain
- * Canaliser leur temps libre

PLAN EMPLOI JEUNES

Affaires Maritimes

Métiers du tutorat scolaire maritime

Projet proposé : **Animateur sportif.**

Afin de prévenir la violence et la drogue dans les écoles, cet animateur sera chargé d'encadrer les élèves internes ou demi-pensionnaires lors de leur temps libre en soirée. en leur proposant des activités sportives ou culturelles.

Motivation :

Les écoles maritimes et aquacoles sont confrontées depuis quelques années à une délinquance, certes ponctuelle, mais extrêmement dommageable. Occuper ces élèves, pratiquement tous jeunes hommes, dans des sports tels que voile, piscine, volley ou arts martiaux, etc, permettrait d'éviter les dérapages.

Profil recherché :

Jeune homme sportif (ceinture noire) ayant l'esprit ouvert.

Estimation du nombre d'emplois potentiels :

16 emplois pourraient être créés (12 EMA + 4 ENMM).

Financement :

80 % Etat
20 % Etablissement scolaire maritime

Intérêt de la mesure :

- * Offrir des activités saines aux élèves pendant leur temps libre pour éviter la propagation de la délinquance
- * Donner une occasion au délinquant d'abandonner ses habitudes.

PLAN EMPLOI JEUNES

Affaires Maritimes

Métiers du tutorat scolaire maritime

Projet proposé :Madame/Monsieur « EURO ».

Chargé de mettre en place l'Euro dans les établissements.

Motivation :

Face à l'entrée en vigueur de l'Euro, il est nécessaire d'adapter la comptabilité des établissements et des logiciels de traitement comptable.

Profil recherché :

Jeune comptable ouvert sur l'avenir.

Estimation du nombre d'emplois potentiels :

16 emplois pourraient être créés (12 EMA + 4 ENMM).

Financement :

80 % Etat

20 % Etablissement scolaire maritime

Intérêt de la mesure :

* Insérer la comptabilité des établissements dans l'an 2000.

PLAN EMPLOI JEUNES

Affaires Maritimes

Métiers du patrimoine maritime

Projet proposé : Guide des phares et balises

Les phares et balises sont des ouvrages qui exercent un attrait auprès des touristes du littoral.

La visite guidée de ces ouvrages peut constituer un gisement d'emplois pour les jeunes sans formation particulière, mais très liés au milieu maritime, sans avoir ni la vocation ni la capacité d'exercer le métier de marin.

Motivation :

Le métier de marins s'exerce dans le cadre d'une profession réglementée exigeant la détention d'un titre professionnel.

Certains jeunes sont toutefois très attirés par la mer sans réussir à obtenir ce titre.

Profil recherché :

- * Intérêt et connaissance du milieu maritime
- * Contact avec le public - esprit de responsabilité

Estimation du nombre d'emplois potentiels :

... emplois pourraient être créés.

Financement :

Association culturelle et sportive de l'équipement

Intérêt de la mesure :

Les professions maritimes spécialisés peuvent contribuer au développement touristique du littoral : l'exploitation de ce gisement d'emplois de proximité et à caractère social maritime sera bienvenue auprès des familles du littoral dont certains jeunes liés à leur milieu ne peuvent embarquer et veulent rester au pays.

PLAN EMPLOI JEUNES

Affaires Maritimes

Métiers du patrimoine maritime

Projet proposé : Agent de développement du patrimoine

Les infrastructures portuaires, les navires et tous les bâtiments destinés à la vie maritime constituent un patrimoine national non négligeable.

Un gisement d'emplois pérennes est ouvert aux jeunes qui souhaitent se consacrer au développement de leur patrimoine.

Motivation :

Certaines associations font vivre ce patrimoine mais ne disposent que de faibles moyens.

Profil recherché :

- * Goût et connaissance du milieu maritime
- * Jeune orienté vers les métiers du patrimoine, l'histoire locale et les coutumes maritimes

Estimation du nombre d'emplois potentiels :

... emplois pourraient être créés.

Financement :

La fondation du patrimoine maritime peut trouver un intérêt à soutenir l'émergence d'emplois de ce type.

Intérêt de la mesure :

Les associations locales sont intéressées par l'exploitation de ce gisement d'emplois de proximité et offrant un débouché pérenne des jeunes qui sont tournés vers le milieu maritimes, sans vouloir être marins.

PLAN EMPLOI JEUNES

Météo-France

Métier de la météorologie

Projet proposé : Besoins nouveaux ou émergeant à satisfaire

Former des jeunes à la connaissance de phénomènes météorologiques en vue de les préparer à devenir des collaborateurs comptétents auprès d'entreprises ou d'organismes oeuvrant dans le domaine des sciences de l'atmosphère et de leurs applications.

Secondairement, ces jeunes auront la possibilité d'être préparés aux différents concours de Météo-France, en fonction des besoins de renouvellement des compétences de l'établissement.

Motivation :

Exigences croissantes des différentes activités économiques de mieux maîtriser les risques naturels.

Profil recherché :

Formation scientifique (au moins bac + 4)

Le contrat de 5 ans pouvant permettre le cas échéant la préparation d'une thèse.

Employeurs potentiels :

Différentes activités économiques avec lesquelles Météo-France est en relation : l'établissement cherchera à définir dès l'embauche les connaissances ou/et l'expérience qu'il conviendrait de faire acquérir aux jeunes bénéficiaires, en vue d'une insertion professionnelle auprès d'employeurs potentiels de ces secteurs d'activité.

Estimation du nombre d'emplois :

20 à 30 emplois.

ENCADREMENT DES ENFANTS DANS LES TRANSPORTS EN COMMUN

1. JUSTIFICATION ET ENJEUX

Même si les accidents et le nombre de victimes est très faibles dans les transports en commun d'enfants, ils ont un impact considérable sur l'opinion et il convient de s'interroger sur la nécessité de la présence d'un adulte supplémentaire pour assister le conducteur notamment dans les véhicules de transports scolaires et pré-scolaires.

Ces transports concernent un grand nombre d'enfants de plus en plus jeunes (regroupements pédagogiques / scolarisation précoce) le plus souvent en déplacement avec des enfants plus grands ayant parfois un comportement indiscipliné.

Un rapport (Mme de FLEURIEU) remis en avril 1997 confirme l'utilité d'un accompagnement en particulier pour les enfants de moins de 6 ans, mais il met également en évidence les effets négatifs induits par une réglementation rigide : surcroît et problèmes organisationnels. Ainsi préconise-t-il une incitation souple dans le cadre d'une démarche qualité déjà engagée dans la plupart des départements.

Il convient enfin de préciser que pendant l'année scolaire 1995/1996, 115 accidents ont entraînés 316 victimes parmi lesquelles 8 tués et 19 blessés graves (ces chiffres fluctuent peu d'une année sur l'autre). Quatre millions d'élèves sont transportés chaque jour par 2700 entreprises de transports et 500 petits exploitants. Le transport représente un coût de 5,6 milliards et 52.500 emplois.

2. DESCRIPTIONS DE L'ACTIVITE ET COMPETENCES REQUISES

Il est proposé d'inciter les départements à mettre des accompagnateurs dans les autocars de transports d'enfants notamment lorsque ceux-ci représentent plusieurs tranches d'âge.

Leur tâche consisterait assister le conducteur qui le plus souvent n'a pas reçu de formation d'encadrement.

Cette activité nécessite une formation à l'encadrement à mettre en oeuvre en liaison avec l'ANATEEP en particulier.

3. CONDITION D'ENCADREMENT ET LOCALISATION

Les emplois seraient localisés auprès des maîtres d'ouvrage (généralement le département ou les communes) et encadrés par eux.

L'activité proposée se déroulant en début et en fin de journée, ces emplois peuvent constituer une partie d'une activité plus large ou constituer une ressource pour des jeunes eux-mêmes en formation pendant la journée.

ACCUEIL ET ASSISTANCE DES AUTOMOBILISTES

1. JUSTIFICATION ET ENJEUX

Les automobilistes sont fréquemment astreints à circuler dans des conditions difficiles ou perturbées , du fait de l'intensité du trafic, de conditions climatiques extrêmes , ou d'événements spécifiques (chantiers importants , manifestations particulières, etc..)

On peut mentionner plus particulièrement :

- * les retours et les départs des vacances estivales,
- * l'accès et le départ des stations de sports d'hiver,
- * les migrations afférentes aux fêtes, week-ends prolongés, etc...

Quels que soient les progrès des technologies de communication et de gestion du trafic, dont le développement doit être encouragé, rien ne peut remplacer une présence humaine apte à dialoguer, rassurer, informer, aider à satisfaire les besoins immédiats.

Par ailleurs, les visiteurs étrangers , de plus en plus nombreux durant les mois d'été, posent des problèmes particuliers en terme de sécurité , soit du fait de leur connaissance insuffisante des conditions et règles de circulation , soit du fait de la spécificité de leurs déplacements (trajets longs, fatigue souvent excessive, véhicules chargés, etc..). En outre, les conditions de circulation qu'ils rencontrent font partie intégrante de la qualité d'accueil dans notre pays et contribuent à modeler l'image que les étrangers se font de la France.

2. DESCRIPTION DES ACTIVITES PROPOSEES

Il est proposé de mettre en place un véritable service d'accueil et d'assistance pour les automobilistes en difficulté temporaire.

Concrètement, un tel service pourrait comprendre les prestations suivantes :

- * Information et dialogue,
- * distribution de rafraîchissements ou de produits de première nécessité si la situation l'exige,
- * le cas échéant fourniture de services particuliers : réservations d'hôtel, information téléphonique des familles, participation aux opérations d'évacuation, etc ...

Pour ce qui concerne les visiteurs étrangers, diffusion de plaquettes et supports divers d'information aux frontières, organisation de haltes « contact - restauration » sur des aires de services etc.....

Les activités proposées n'exigent pas de niveau de qualification préalable particulière (exception faite de l'accueil des étrangers pour lequel la pratique d'une langue étrangère est fortement souhaitable) mais requièrent une formation spécifique (de l'ordre d'une semaine) qui peut-être assurée par les services de l'Equipement et les Sociétés d'Autoroutes.

Il est à souligner que ces propositions s'inscrivent parfaitement dans la logique définie par le gouvernement quant à l'emploi des jeunes .

En effet :

- * Il s'agit de services nouveaux pour lesquels la demande sociale potentielle est forte et qui ne peuvent être fournis avec les moyens actuels,
- * la nature et les conditions d'exercice de ces activités sont particulièrement enrichissantes en terme d'acquisition de connaissances et d'expérience,
- * Il y a matière à création d'emplois stables, socialement utiles, porteurs de réelles possibilités d'évolution.

3. CONDITIONS D'ENCADREMENT ET LOCALISATION

Les emplois proposés doivent, pour des raisons d'efficacité, être placés sous l'autorité fonctionnelle des sociétés d'autoroutes et des Directions départementales de l'Equipement.

Néanmoins, les Conseils généraux et les communes (notamment, mais pas exclusivement, les stations de sports d'hiver) doivent être parties prenantes de la maîtrise d'ouvrage générale de l'opération.

En première analyse (une étude particulière serait nécessaire pour préciser les besoins), on peut considérer que :

- * Une trentaine de DDE seraient en mesure d'utiliser, de manière quasi continue (avec évidemment des pointes plus ou moins marquées) de 2 à 10 emplois du type proposé.
- * La question est à examiner spécifiquement sur le réseau autoroutier (intervention sur les aires de service ou aux gares de péage).

Une bonne partie des DDE concernées (notamment les départements frontaliers) devraient en outre, bénéficier d'agents d'accueil des automobilistes étrangers. Le problème est à examiner avec le Secrétariat d'Etat au tourisme.

SOUTIEN SCOLAIRE EN MATIERE DE SECURITE ROUTIERE

1- JUSTIFICATION ET ENJEUX

L'éducation à la sécurité routière est obligatoire dans les écoles et les collèges de par la loi de 1957 et le décret de 1993. Force est de constater que, malgré des réalisations souvent remarquables, la mise en oeuvre de cette obligation est loin d'être généralisée et présente nombre de lacunes et carences.

Le rapport de la Table Ronde sur « la formation des usagers de la route et la formation des conducteurs » remis au Ministre de l'Equipeement, des Transports et du logement en juin 1997 fait de l'enseignement de la sécurité routière à l'école une priorité. Véritable problème de société, la sécurité routière est en effet partie intégrante de la « morale civique » que le gouvernement a exprimé la volonté de promouvoir.

La réalisation de cet objectif est subordonnée à la mise en place de moyens et compétences adaptés dans les établissements scolaires.

2. DESCRIPTIONS DES ACTIVITES PROPOSEES

Il est proposé de mettre en place, pour assister et prolonger l'action des enseignants un réseau d'intervenants apte à porter et concrétiser le « message sécurité routières » dans les écoles maternelles et primaires.

Les activités proposées, qui doivent s'exercer dans le cadre de la mise en oeuvre d'un projet d'établissement consacré à la sécurité routière concernent notamment :

- * La sensibilisation,
- * l'animation d'exercices pratiques (jeux, sorties, encadrement d'actions particulières),
- * les contacts avec les partenaires locaux.

L'exercice de ces activités nécessite une formation préalable en matière de sécurité routière, cette formation pouvant être organisée par la DSCR (environ 8 jours). A noter que cette formation est déjà en soi une action positive de sécurité routière.

Les activités proposées sont susceptibles de constituer des emplois stables et concernent un « créneau » aujourd'hui non couvert, malgré l'intérêt social primordial qui s'y attache.

Il es à souligner qu'elles peuvent être associées à d'autres activités similaires (par exemple « aide aux devoirs ») pour constituer des emplois permanents et diversifiés, qui peuvent être particulièrement attractifs pour des jeunes.

3 - CONDITIONS D'ENCADREMENT ET LOCALISATION

Les emplois proposés sont localisés dans les établissements scolaires (un ou plusieurs établissements selon les cas).

Leurs conditions d'encadrement doivent être clairement précisées pour éviter d'éventuels effets pervers:

- * il doivent dépendre pédagogiquement (contenu et conditions d'exercice) des enseignants et chefs d'établissements. Cette condition est impérative, la volonté des enseignants matérialisée par un projet d'établissements étant la condition préalable à un travail efficace. Ce point doit faire l'objet d'une analyse conjointe avec le Ministère de l'Education Nationale.
- * Ils peuvent être fonctionnellement rattachés soit à l'éducation nationale (à l'instar des intervenants au titre du soutien scolaire) soit aux municipalités, soit à des associations communales qui ont vocation à organiser ce type d'intervention.

ANIMATEURS D'UN RESEAU JEUNES SUR LA SECURITE ROUTIERE

1. JUSTIFICATION ET ENJEUX

Les accidents de la route sont la première cause de mortalité des jeunes. Ainsi les jeunes adultes de 18 à 24 ans représentent 10 % de la population française et près de 25 % des tués.

De multiples actions sont engagées par les responsables locaux de la sécurité routière (préfectures, Education Nationale, collectivités locales, associations...) auprès des jeunes pour les sensibiliser au risque routier : interventions dans les collèges et lycées, promotion de l'apprentissage anticipé de la conduite, conférences sur l'alcool, sensibilisation au port du casque...

Enfin il apparaît aujourd'hui nécessaire de renforcer sur le thème de la sécurité routière la mobilisation des jeunes. L'opération LABEL VIE lancée en 1995 pour inciter les jeunes à réaliser des projets pour d'autres jeunes (1000 projets avaient été réalisés) pourrait ainsi être reconduite.

La présence de jeunes dans les équipes des préfectures ou collectivités chargées de la sécurité routière, permettrait l'émergence de nombreux projets mieux adaptés aux jeunes.

2. DESCRIPTION DES ACTIVITES PROPOSEES

Il est donc proposé d'intégrer des jeunes dans les équipes locales chargées de la sécurité routière.

Leur activité pourrait être de trois ordres :

- * participation à l'élaboration du plan de prévention spécifique aux jeunes : identification des thèmes d'action, conception des actions et recherche de partenariat,
- * participation aux opérations d'éducation et de communication avec les responsables locaux (interventions dans les collèges pour le Brevet de Sécurité Routière, promotion de l'apprentissage anticipé de la conduite, sensibilisation au risque alcool...),
- * Incitation des jeunes à proposer eux-mêmes des actions de prévention et aide au montage de leurs projets.

Les activités proposées exigent le niveau Baccalauréat et pour certaines d'entre-elles un BTS ou DUT Communication ou Marketing serait apprécié.

Ces propositions s'inscrivent dans la logique définie par le Gouvernement en matière de sécurité routière, puisque la formation et la sensibilisation des jeunes est une priorité. Elles s'inscrivent aussi parfaitement dans la logique définie par le Gouvernement quant à l'emploi des jeunes :

- * Il s'agit de services nouveaux et l'expérience acquise par ces jeunes, du fait de la diversité des activités et des partenaires rencontrés, sera très enrichissante,
- * Il y a matière à création d'emplois stables et socialement utiles.

3 CONDITIONS D'ENCADREMENT ET LOCALISATION

Les emplois proposés peuvent être placés sous l'autorité fonctionnelle :

- * des préfets, et plus directement auprès du coordinateur sécurité routière,
- * de l'Académie, et plus directement auprès du correspondant départemental pour la sécurité routière de l'Education Nationale,
- * des conseils généraux ou communes importantes et plus directement auprès du responsable de leur cellule sécurité routière,
- * des conseils régionaux et plus directement auprès du responsable de la formation professionnelle.

En première analyse, on peut considérer que 300 à 400 jeunes pourraient être concernés par ces emplois.

CREATION D'EMPLOIS LIES A L'APPRENTISSAGE DE LA CONDUITE ET A L'INSERTION PROFESSIONNELLE DE JEUNES EN DIFFICULTE

1) JUSTIFICATIF ET ENJEUX

Depuis 1990, plusieurs administrations se sont engagées à promouvoir la formation à la conduite comme outil d'insertion sociale et professionnelle auprès d'un public de jeunes (16 à 25 ans) en difficulté.

Ce programme bénéficie de l'appui financier de la mission "fonds social européen" qui, jusqu'en l'an 2000 y consacre un budget de 10 M.F. par an et de financements publics français (Etat et collectivités locales) à hauteur de 13 M.F./an, la participation des jeunes restant, compte tenu de la situation de la population concernée, modique.

De 1990 à 1994, 1200 jeunes ont bénéficié de cette mesure et à l'heure actuelle, 2600 personnes sont inscrites dans le dispositif et préparent l'examen..

Le principal mode de préparation du permis de conduire est la formule traditionnelle.

En effet, l'apprentissage anticipé de la conduite se développe difficilement auprès de cette catégorie sociale en raison de la rareté des accompagnateurs bénévoles disposés à aider ces jeunes en difficultés.

Il est donc proposé, dans le cadre des "emplois jeunes" de créer une fonction "d'encadrant accompagnateur".

2) DESCRIPTION DE L'ACTIVITE ET COMPETENCES REQUISES

L'apprentissage des règles du code de la route nécessite un minimum d'acquis de base et une réflexion sur la loi et les règlements que les jeunes en difficultés ne possèdent pas toujours.

Afin de pallier ces lacunes, l'encadrant-accompagnateur devrait donc dispenser les enseignements de base en français, calcul, géographie... que les jeunes n'ont pu acquérir au cours de leur scolarité.

L'encadrant-accompagnateur suivrait également le jeune en difficulté dans la phase de conduite accompagnée (3000 km en un an) et assurerait l'apprentissage des premiers secours et la connaissance technique des premiers secours.

Enfin, l'encadrant-accompagnateur pourrait assister le jeune dans ses démarches tendant à l'insertion professionnelle

En première approche l'ensemble de cette activité nécessiterait 100 à 150 heures de travail par contrat d'AAC.

L'encadrant-accompagnateur devrait justifier d'un niveau compris entre BAC et BAC+2.

La réglementation actuelle en matière d'AAC exige que l'accompagnateur soit âgé de 28 ans révolu et titulaire depuis 3 ans au moins, du permis de conduire les véhicules dont le PTAC n'excède pas 3,5 tonnes.

S'agissant des encadrants-accompagnateurs de jeunes en difficultés l'âge minimum devrait être abaissé à 25 ans (cet abaissement de l'âge limite est d'ailleurs proposé, de manière plus générale, par la table ronde).

3) ENCADREMENT ET MAITRISE D'OUVRAGE

Les encadrants-accompagnateurs pourraient être placés auprès des organismes qui assurent déjà la formation de jeunes en difficultés (associations, UFJT...) ainsi qu'auprès des missions locales dans chaque département.

Comme à l'heure actuelle, la formation à la conduite des jeunes en difficultés pourrait faire l'objet d'un financement partiel du FSE.

ASSISTANTS EN COMMUNICATION ROUTIERE

1 - LES PERTURBATIONS DE CIRCULATION CONNUES EN TEMPS REEL.

Dans le cadre de l'information aux conducteurs, il est envisagé de créer un service aux usagers qui devrait permettre de faire remonter des informations en temps réel et de les diffuser sur Radio-France, (France-Info, France-Inter).

De plus en plus d'automobilistes disposent d'un téléphone mobile, un numéro de téléphone serait mis à leur disposition pour signaler tous accidents ou incidents ayant des conséquences sur la circulation, comme par exemple la coupure d'axe conduisant à préconiser des itinéraires alternatifs.

L'intérêt de la création de ces clubs d'informateurs sur les perturbations graves de la circulation est évident :

- information en temps réel,
- diffusion sur les ondes pour prévenir les automobilistes sur l'axe de circulation.

La radio diffusant rapidement en relayant les informations que les conducteurs les plus attentifs se sont donnés la peine de transmettre au CNIR, la réussite de l'opération tient en grande partie à la qualité de la réception des appels au CNIR. Si l'expérience devait être concluante et se poursuivre, l'ensemble des CRICR devrait aussi créer ces postes d'assistants en communication routière.

2- DESCRIPTION DE L'ACTIVITE

Les caractéristiques de ce service aux usagers sont la rapidité et la fiabilité. Dans ces conditions il est indispensable que la réception des appels soit assurée par des personnels ayant reçu une formation spécifique.

Cette activité nécessite l'installation d'un standard téléphonique avec un numéro d'appel simple à la disposition des automobilistes. Un nombre important de lignes est nécessaire pour qu'il y ait un temps d'attente minimum, mais également des standardistes compétents disponibles et assez nombreux pour ne pas laisser en attente les interruptions.

*** Qualités requises et formation**

Les automobilistes qui appellent dans le cadre de ce club d'informateurs n'étant pas des spécialistes de la communication, la standardiste qui recueille les appels doit poser des questions précises et les cibler pour limiter la durée de l'entretien afin de recueillir des renseignements complets sur l'accident sur ou l'incident produit sur l'axe emprunté.

* Les compétences nécessaires

Les standardistes doivent avoir une forte aptitude relationnelle, le sens du service, de l'ordre et de la méthode, des notions d'informatique et enfin une culture générale satisfaisante. L'ensemble de ces compétences doit être développé dans une formation adaptée qui peut-être dispensée par les services formation du Ministère.

3 - CONDITIONS D'ENCADREMENT

Ce service nouveau doit être assuré en permanence et ne peut être effectué par le personnel actuel du CNIR mais demande la création de nouveaux emplois, intégrés dans l'ensemble existant car l'information recueillie sera traitée non seulement par la radio mais aussi par les spécialistes du CNIR pour améliorer les conditions de circulation. Un tel service, s'il fonctionne dans de bonnes conditions pourrait devenir rapidement permanent et contribuer à l'amélioration de la circulation et à la diminution de l'insécurité routière.

PLAN « EMPLOI – JEUNES » - FICHE DESCRIPTIVE D'EMPLOI	
DTMPL	AGENT D'ASSISTANCE AUX VOYAGEURS DU TRANSPORT MARITIME

OBJET DE L'EMPLOI

Les ports doivent accueillir des voyageurs de ligne régulière ou de croisière, même s'ils ne les transportent pas, à la différence de ce que font par exemple la RATP ou la SNCF. Des besoins existent, notamment d'accompagnement des voyageurs non autonomes (handicapés, personnes âgées et enfants), de surveillance des parcs de stationnement, de conseil sur la marche à suivre dans le port.

RECRUTEMENT ET FORMATION

Un jeune formé à l'accueil du public, connaissant l'anglais et au besoin, selon la région d'implantation, une autre langue étrangère, formé au fonctionnement du port, aux formalités à accomplir et aux pratiques des compagnies présentes sur le port.

DIMENSIONNEMENT ET EFFECTIFS

Plus de trente deux millions de passagers empruntent les transports maritimes, essentiellement à partir d'une quinzaine de ports français. Il peut s'agir de déplacements réguliers, assimilables aux transports en commun ou de voyages saisonniers liés au tourisme terrestre ou à la croisière.

Le besoin d'assistance aux voyageurs est variable selon la saisonnalité du volume de transport de passagers dans le port. Cette saisonnalité est plus marquée pour la traversée des estuaires ou la desserte des îles proches, et dans les activités liées à la croisière. Au besoin, un complément de tâches au sein du port pourrait être nécessaire pour pérenniser l'emploi à temps plein.

PLAN « EMPLOI – JEUNES » - FICHE DESCRIPTIVE D'EMPLOI	
DTMPL	TECHNICIEN DE GESTION DU LITTORAL ET DES ESTUAIRES

OBJET DE L'EMPLOI

L'Etat, pour ce qui concerne le domaine public maritime, et les communes littorales se partagent la responsabilité de la gestion des côtes. Un établissement public, le Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres, responsable des domaines fonciers qu'il a acquis, partage avec les communes et départements concernés les tâches de gestion et d'exploitation d'un domaine important (8 % du linéaire côtier et 50.000 hectares). Pour sa part, l'État poursuit sa mission relative à la mise en oeuvre du «sentier du littoral», ouvrir ou rouvrir le sentier. Toute ouverture nouvelle, comme l'entretien de l'existant, génère des emplois locaux.

A l'égard de cet ensemble de responsabilités, élargies récemment au domaine des zones estuariennes pour ce qui concerne le Conservatoire, la continuité de la gestion du littoral et des estuaires nécessite des recrutements supplémentaires voire nouveaux. Au-delà des pures tâches d'aménagement, il convient de mettre en valeur et développer la portée touristique de tels investissements.

Par ailleurs l'attribution ou le maintien du label «Pavillon Bleu», critère apprécié des touristes balnéaires, constitue un enjeu important devant inciter les municipalités concessionnaires à renforcer la propreté et la qualité environnementale de leurs plages.

RECRUTEMENT ET FORMATION

Les fonctions à satisfaire doivent être tenues par des personnels qui, au-delà de leurs compétences techniques, déjà acquises ou exercées, liées à l'aménagement, seraient aptes à remplir des fonctions d'accueil et d'accompagnement (vie locale, histoire, environnement floristique et faunistique). Un niveau de CAP dans une des techniques utilisées pour l'aménagement, complété par une formation à l'accueil paraît bien adapté.

DIMENSIONNEMENT ET EFFECTIFS

Des expériences récentes, entreprises dans le cadre des «contrats de pays», montrent le développement possible de tels emplois ou leur pérennisation. Pour sa part l'État a en chantier une centaine de km de sentier qu'il rend accessible au rythme de 70 km par an. Le Conservatoire acquiert environ mille à trois mille hectares par an, qui sont ensuite pris en charge par accord avec les autorités locales. Des conventions pourraient d'ailleurs être passées entre l'État et les communes pour développer aussi un tel type d'accueil sur les sites des phares maritimes.

108 des 165 communes métropolitaines ayant participé à l'opération ont été lauréates en 1997 du «Pavillon bleu».

PLAN « EMPLOI – JEUNES » - FICHE DESCRIPTIVE D'EMPLOI	
DTMPL	AGENT D'ACCUEIL ET DE SÉCURITÉ DANS LES PORTS DE PLAISANCE

OBJET DE L'EMPLOI

Les ports de plaisance dont la responsabilité, qu'elle soit exercée en régie ou concédée, relève des communes, des départements, des ports d'intérêt national ou des ports autonomes, sont tenus de satisfaire à un niveau minimum le besoin d'accueil et de sécurité pour conserver ou attirer la clientèle.

Avec une croissance continue du nombre de bateaux immatriculés et de permis de navigation délivrés, la plaisance est un secteur en expansion. Exercée essentiellement par des particuliers occasionnels et concernant, en particulier, plus de 400 ports communaux, la navigation de plaisance, en s'amplifiant, génère des besoins nouveaux.

Au-delà des conditions minimales, comme la mise à disposition d'un poste d'amarrage, l'accueil et le conseil aux plaisanciers est un service appréciable qui constituerait un argument promotionnel indéniable pour le port de plaisance.

L'agent d'accueil et de sécurité serait appelé à guider le plaisancier pour la sécurité de ses manoeuvres, le conseiller sur les procédures à suivre, répondre à ses questions, l'appuyer lors de l'expression de ses besoins techniques, de loisir ou de connaissance de l'environnement local. Il aurait également pour mission de sensibiliser le plaisancier à la propreté du port.

RECRUTEMENT ET FORMATION

Les fonctions à satisfaire ne peuvent être tenues que par des personnels ayant reçu une formation générale à l'accueil (la connaissance des langues en fait partie) et une formation plus particulière à la sécurité (information suffisante sur la météorologie, sur les techniques marines...), de façon à répondre au besoin d'encadrement général et d'appui technique.

DIMENSIONNEMENT ET EFFECTIFS

La plaisance se caractérise par sa saisonnalité et par son inégale répartition géographique. Hors saison touristique, l'agent d'accueil et de sécurité participerait aux tâches générales d'administration, d'entretien et de maintenance du port.

Bien entendu, la perception du besoin d'accueil diffère selon que le port de plaisance emploie déjà plus ou moins de personnel. En outre, cet accueil semblerait plus demandé dans les ports de plaisance méditerranéens que dans les ports atlantiques ou de la Manche.

PLAN « EMPLOI – JEUNES » - FICHE DESCRIPTIVE D'EMPLOI	
DTMPL	AGENT D'ASSISTANCE AUX VOYAGEURS DU TRANSPORT MARITIME

OBJET DE L'EMPLOI

Les ports doivent accueillir des voyageurs de ligne régulière ou de croisière, même s'ils ne les transportent pas, à la différence de ce que font par exemple la RATP ou la SNCF. Des besoins existent, notamment d'accompagnement des voyageurs non autonomes (handicapés, personnes âgées et enfants), de surveillance des parcs de stationnement, de conseil sur la marche à suivre dans le port.

RECRUTEMENT ET FORMATION

Un jeune formé à l'accueil du public, connaissant l'anglais et au besoin, selon la région d'implantation, une autre langue étrangère, formé au fonctionnement du port, aux formalités à accomplir et aux pratiques des compagnies présentes sur le port.

DIMENSIONNEMENT ET EFFECTIFS

Plus de trente deux millions de passagers empruntent les transports maritimes, essentiellement à partir d'une quinzaine de ports français. Il peut s'agir de déplacements réguliers, assimilables aux transports en commun ou de voyages saisonniers liés au tourisme terrestre ou à la croisière.

Le besoin d'assistance aux voyageurs est variable selon la saisonnalité du volume de transport de passagers dans le port. Cette saisonnalité est plus marquée pour la traversée des estuaires ou la desserte des îles proches, et dans les activités liées à la croisière. Au besoin, un complément de tâches au sein du port pourrait être nécessaire pour pérenniser l'emploi à temps plein.

EMPLOIS - JEUNES

Lecture des disques et information des conducteurs routiers

Fiche de présentation

Description de l'emploi

Offrir aux conducteurs routiers une lecture neutre de leurs disques au cours de leur travail

Ces emplois jeunes seraient destinés à éclairer les conducteurs routiers **français et européens** sur leurs temps de conduite et de repos et plus généralement sur la prise en compte de l'ensemble de leurs temps d'activité(travail, attente). Il ne s'agirait que d'informations consécutives à la lecture des disques.

En outre, les jeunes seraient dépositaires d'un ensemble de publications et d'adresses(inspection du travail, direction régionale de l'Équipement, ...) qui permettront aux routiers d'approfondir eux-mêmes les recherches complémentaires(conventions collectives, droit au CFA, etc...).

Objectifs

Sécurité pour les conducteurs et pour les usagers, harmonisation des règles européennes de prise en compte, observation des temps

--- le respect des seuils de conduite et de repos par les conducteurs est indispensable à la sécurité des usagers et à l'amélioration de leurs conditions de travail. Depuis 1992, des dispositions réglementaires et conventionnelles sont intervenues pour tenter d'amener progressivement les temps de service des conducteurs routiers à un niveau approchant celui des salariés des autres secteurs d'activité.

La juxtaposition de la réglementation sécuritaire communautaire et du cadre juridique français constitue un ensemble complexe suscitant des interrogations de la part des conducteurs. Leur information à ce sujet est à ce jour quasi inexistante alors qu'elle représente un pas en avant susceptible de désamorcer des conflits individuels potentiels.

--- le livre blanc de la CEE affirme la nécessité :

- de mettre en place un cadre juridique prenant en compte tous les temps de service des conducteurs(et non plus seulement leurs temps de conduite).
- d'harmoniser les règles applicables aux conducteurs des différents pays membres pour éviter les distorsions de concurrence.
- de rapprocher les conditions de travail des salariés des entreprises de transports publics de celles des salariés des entreprises en compte propre

--- cette démarche, dans sa conception et dans son suivi suppose une observation de la réalité des activités et des comportements sur le terrain ainsi qu'une information plus large des principaux acteurs(conducteurs et transporteurs français et étrangers). Les lectures anonymes pourront donner lieu à des relevés statistiques qui seront d'un intérêt certain puisqu'ils comprendront les temps de conduite, autres temps de travail et temps de repos des conducteurs français et étrangers.

Modalités

Localisation géographique

Certains pôles sont spécialement fréquentés en raison de leur importance sur le plan des échanges commerciaux(GARONOR, RUNGIS et les autres MIN, etc...), ou de leur position géographique(grand carrefour autoroutier, péage et zone de repos, etc...). Par exemple, entre Beaune et Châlons-Nord, la moyenne journalière de véhicules poids lourds observés s'établit à 14 158 en 1996. Situé au cœur des circuits de transits européens, le réseau routier français est une plateforme stratégique de recueil de données pour la mesure du degré d'application et pour la distribution d'informations sur les normes communes européennes ou pour la réglementation sociale française.

Locaux

Ces pôles constituant les lieux envisagés pour l'installation de ces stations de lecture, celle-ci pourrait avoir lieu :

- dans des locaux mis à disposition par les centres routiers.
- dans des constructions type ALGECO installées dans ces centres.
- dans des locaux des sociétés d'autoroute.
- dans des véhicules adaptés et équipés.

Horaires d'ouverture

Les conducteurs y auraient accès quand ils travaillent(l'idéal serait nuit et jour). Ces lieux et ces horaires devraient couvrir des plages qui ne le sont pas par les services de l'administration. Ils étendraient de façon efficace l'accès à l'information pour des salariés qui ont souvent pour seule possibilité de prendre un congé pour obtenir à l'inspection du travail la connaissance de leurs droits.

Profil des jeunes

Recrutement

Une connaissance du droit du travail et du monde des transports et une aptitude à manier l'outil informatique constitueraient le profil de base pour occuper ces emplois. Le niveau de recrutement serait donc un DEUG de droit, un DUT carrières juridiques ou ressources humaines ou un diplôme BAC + 2(BTS ou DUT) notamment orienté sur les transports.

Formation

La formation initiale principalement axée sur le maniement du logiciel de lecture et la présentation des règles applicables pourrait durer quatre à cinq semaines. L'ensemble de la formation pourrait le cas échéant être confié aux organismes de formation de la profession ou à l'inspection du travail des transports en étroite liaison avec la direction des transports terrestres. Des sessions d'approfondissement des connaissances d'une ou de deux journées par semestre viendraient compléter les acquis de base.

Débouchés

Ils pourraient se situer :

- dans les entreprises de transport grâce à l'expérience acquise dans la lecture des disques(cette qualification sera de plus en plus recherchée puisque les entreprises doivent désormais faire la preuve qu'elles sont transparentes en matière de temps de service apparaissant sur les disques(décret 83/40 modifié suite au conflit de novembre 1996).
- auprès des sociétés d'autoroute si le service rendu améliore leurs relations avec les usagers de leurs réseaux.
- dans l'administration si ces jeunes sont motivés par les concours administratifs(contrôleurs du travail ou des transports terrestres). Il peut être envisagé de les faire bénéficier d'une préparation spécifique dans un cadre CIFP du ministère).

Financement

Rémunération

L'employeur de ces jeunes devra en assurer le complément. Il pourrait être un organisme déjà existant tel que l'OPCA transports, le FONGECFA, l'AFT-IFTIM ou une structure mise en place spécialement pour la gestion de cette mesure qui regrouperait l'ensemble des partenaires du projet(partenaires sociaux, sociétés d'autoroute, organismes paritaires déjà cités). Cette structure collecterait des fonds d'origines différentes :

- **nationaux** (Agence Nationale pour l'Amélioration des Conditions de Travail, associations sous l'égide des Directions).
- **locaux** (Conseils régionaux ou généraux dès lors que les emplois créés contribuent à une valorisation de l'emploi sur leur zone géographique ou à une amélioration de la sécurité environnementale).
- **organismes gestionnaires des sites d'accueil**(sociétés d'autoroute, chambres de commerce et d'industrie).
- **européens** :
 - Fonds Social Européen.
 - Fondation européenne pour l'amélioration des conditions de vie et de travail de Dublin.
 - Financements liés à des programmes d'étude européens notamment sur les adaptations qui seront rendues nécessaires après l'introduction de l'enregistreur électronique des temps d'activité rendu obligatoire sur tous les véhicules neufs à compter du 1er juillet 2000).

Matériel nécessaire

Il faudra également financer le poste de lecture constitué d'un micro-ordinateur et de son imprimante, d'un scanner et d'un logiciel soit 25 000 francs pour l'ensemble par site. Si la station de lecture est itinérante, l'utilisation d'un véhicule devra également être prise en charge. Ce dernier coût ainsi que la mise à disposition d'un local doivent pouvoir se négocier auprès des centres qui vivent du passage ou du stationnement des poids lourds.

Positions des partenaires sociaux

Les syndicats d'employeurs sont engagés dans la transparence des temps de service. Ils déplorent souvent les distorsions de concurrence induites par les comportements de transporteurs notamment étrangers qui ne rémunèrent pas l'intégralité des temps de service. Ils ne peuvent qu'être favorables à la naissance d'une offre tendant à améliorer la transparence des temps de travail des conducteurs et qui les sensibilisera davantage **aux problèmes de sécurité**.

Les syndicats de salariés ont le même intérêt dans l'optique d'une sûreté accrue (et pour le calcul de la rémunération des conducteurs). La CFDT en particulier suggère la création de plusieurs centaines d'emploi liés à la lecture des disques pour aboutir dans toutes les entreprises du transport à une transparence des temps de travail.

Les résultats anonymes des lectures réalisées seront d'ailleurs à la disposition des partenaires sociaux.

Incompatibilités de cet emploi avec les fonctions de contrôle de l'administration

Les titulaires de ces emplois n'auront à l'évidence ni pouvoir de sanction ni pouvoir de transmission nominative. Cette incapacité est incompatible avec les missions des fonctionnaires **à qui il ne peut être interdit d'apprécier l'opportunité de sanctionner**.

Pour éviter tout risque de substitution aux missions de contrôle et de renseignement dévolues à l'inspection du travail ou aux contrôleurs des transports terrestres, le logiciel de lecture des disques pourrait être bridé de manière à ne laisser apparaître que les seuils relatifs à la conduite(continue et journalière), au repos(journalier et hebdomadaire) et aux cumuls hebdomadaires ou mensuels des différents temps d'activité.

Contribution de l'inspection du travail des transports

Utilisant un logiciel de lecture pour les disques qu'elle prélève et dépositaire des règles de base européennes et françaises sur la durée du travail, l'inspection du travail des transports est également concernée par les évolutions qui conduiront les pays européens à adopter des dispositions communes sur les temps de travail et leur rémunération ainsi que sur l'enregistreur électronique dont la généralisation est prévue sur tous les camions neufs à partir de juillet 2000.

A ces titres, elle peut contribuer en étroite liaison avec la DTT :

- à la formation des jeunes
- à leur suivi pendant toute la durée de leur contrat.
- à aider éventuellement à leur reclassement.

Un nouveau métier, de nouveaux emplois.

Le métier d'hôtesse dans les bus est un nouveau métier qui a déjà plus de 5 ans d'existence et a prouvé son utilité dans le transport collectif et la vie urbaine.

La présence de ces jeunes femmes à bord des véhicules assure la sécurité des passagers et du conducteur, ainsi qu'une amélioration significative de la qualité de service (ex : informer la clientèle, aider les personnes âgées ou handicapées, les mères accompagnées d'enfants en bas âge).

En dehors des bus les Hôtesse sont devenues un lien privilégié entre d'une part les jeunes et "la Cité", et d'autre part les Etablissements Scolaires, les Associations et les Collectivités Locales.

Grâce à l'établissement d'un rapport humain avec les jeunes fondé sur le sourire, l'écoute et la parole, grâce à une connaissance approfondie de certains phénomènes de violence urbaine, les Hôtesse apportent leur contribution pour remédier à l'agressivité de certains.



A la demande des enseignants, les Hôtesse retrouvent dans les classes certains des jeunes qu'elles accompagnent dans le bus. Elles y interviennent pour faire de la prévention : elles y sont écoutées avec intérêt et sympathie. Elles sensibilisent également les enseignants aux problèmes de sécurité et de vandalisme dans le transport scolaire.

Par engagement personnel ou sur invitation, les Hôtesse participent aussi à la vie de différentes associations locales, ce qui leur donne, une nouvelle fois, l'occasion de nouer des contacts avec les jeunes des quartiers.

Les Hôtesse sont pour les jeunes un modèle positif contribuant à l'éducation civique de nombre d'entre eux, et leur présence dans les bus renforce l'idée de véritable lien social que représente le transport public.

Une concertation entre les Collectivités Locales, l'Education Nationale, le milieu associatif et les entreprises de transport collectif pour l'embauche de ce que l'on pourrait appeler des "Hôtesse Citoyennes" permettrait la création de milliers d'emplois de proximité utiles à notre société.

Par la reconnaissance au niveau national de ce métier, quelques milliers de jeunes femmes (dont le niveau scolaire ou l'environnement familial sont un obstacle à leur intégration dans le monde du travail) réaliseraient enfin leur désir de participer de manière constructive à la vie de notre pays.



Pour toutes informations, T.R.A est à votre disposition au 01 44 05 20 00 par fax au 01 47 04 46 61 ou écrire : 28, rue Vineuse - 75116 PARIS

ANNEXE 4

Principales conventions envisagées

**Liste des conventions en cours
d'élaboration ou en projet**

Opérateurs	Direction ou Service du Ministère Chef de File
SNCF	DTT
RATP	DTT
UTP	DTT
FNTV	DTT
ADP	DGAC
UCCEGA	DGAC
Météo France	DRAST
Enseignement Professionnel Maritime	DAMGM
Sociétés Concessionnaires d'Autoroute	Direction des Routes

ANNEXE 5

Arrêté de création du comité ministériel pour l'emploi du Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement

Arrêté du 5 SEP. 1997
portant création d'un comité pour l'emploi

NOR :

Le ministre de l'équipement, des transports et du logement,

Arrête :

Article 1er

Il est créé, au ministère de l'équipement, des transports et du logement, un comité ministériel pour l'emploi.

Article 2

Ce comité a pour mission de conduire les réflexions, de favoriser les initiatives et de proposer toutes mesures susceptibles de développer l'emploi dans l'ensemble des domaines d'activités ressortissant aux attributions du ministère.

Article 3

La composition du comité est arrêtée comme suit :

- le ministre de l'équipement, des transports et du logement ou son représentant ;
- le secrétaire d'Etat au logement ou son représentant ;
- le secrétaire d'Etat au tourisme ou son représentant ;
- le vice-président du conseil général des ponts et chaussées ;
- le directeur des affaires économiques et internationales ;
- le directeur de l'aménagement foncier et de l'urbanisme ;
- le directeur des affaires maritimes et des gens de mer ;
- le directeur général de l'aviation civile ;
- le directeur de l'habitat et de la construction ;
- le directeur du personnel et des services ;
- le directeur des routes ;
- le directeur du tourisme ;
- le directeur des transports terrestres.

Article 4

Le ministre de l'équipement, des transports et du logement préside le comité ministériel pour l'emploi, dont le secrétariat est assuré par la direction des affaires économiques et internationales.

Article 5

Les directions d'administration centrale placées sous l'autorité ou mises à disposition du ministre de l'équipement, des transports et du logement, non visées à l'article 3, peuvent être appelées, en tant que de besoin, à participer aux travaux du comité.

Article 6

Les dispositions de l'arrêté EQUE9510221A du 26 décembre 1995 sont abrogées.

Article 7

Le présent arrêté sera publié au *Bulletin officiel* du ministère de l'équipement, des transports et du logement.

Fait à Paris, le 5 SEP. 1997

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Gayssot', with a large, stylized initial 'G'.

Jean-Claude GAYSSOT

ANNEXE 6

Projet circulaire aux services déconcentrés

ANNEXE 7

Compte rendu comité ministériel pour l'emploi

du 16 septembre 1997



**Ministère de
l'Équipement,
des Transports
et du Logement,**

**Direction
des Affaires
Economiques et
Internationales**

Claude HOSSARD

Chargé de mission auprès du Directeur
pour le développement économique local et régional

Tél. : 01.40.81.98.34

Fax : 01.40.81.98.41

Paris, le 23 septembre 1997

COMPTE RENDU DU COMITE MINISTERIEL POUR L'EMPLOI DU 16 SEPTEMBRE 1997

Le comité ministériel pour l'emploi s'est réuni le 16 septembre 1997 sous la présidence de Monsieur Louis Besson, secrétaire d'Etat au logement, en présence de Madame Michèle Demessine, secrétaire d'Etat au tourisme.

On trouvera en annexe la liste des participants.

En ouvrant la séance, Monsieur Louis Besson a présenté les excuses de Monsieur Jean-Claude Gayssot, ministre de l'équipement, des transports et du logement, empêché de présider la réunion par une obligation imprévue.

Monsieur Louis Besson a indiqué que le comité ministériel avait été recomposé pour tenir compte de la nouvelle répartition des compétences au sein de notre département ministériel, et se réunissait pour la première fois dans sa nouvelle formation.

Il a été rappelé que le gouvernement a placé la question de l'emploi au premier rang de ses priorités. Deux actions ont été engagées.

- * la présentation d'un projet de loi relatif au développement d'activités pour l'emploi des jeunes adopté par le conseil des ministres du 20 août dernier, dont l'examen par le parlement vient de commencer ;
- * la préparation d'une conférence nationale sur l'emploi, les salaires et le temps de travail, qui se tiendra le 10 octobre prochain.

L'importance en terme d'emplois des secteurs d'activités relevant de notre ministère (transports, logement, tourisme), fait que celui-ci doit bien évidemment se mobiliser pour contribuer au succès des actions ainsi engagées par le gouvernement. Il dispose, pour ce faire, de l'atout exceptionnel que constitue son implantation territoriale.

Mais l'action de nos services déconcentrés doit s'inscrire dans le cadre d'orientations clairement affichées au niveau central. De plus, il est indispensable que s'organise un réseau d'échanges d'expériences, destiné non pas à produire des recettes toutes faites, mais bien plutôt à enrichir les pratiques des uns et des autres. Enfin, il est tout aussi essentiel d'aider nos services à se doter d'outils méthodologiques pour l'évaluation a priori et a posteriori des projets relevant de nos secteurs d'activités.

Tels sont les trois rôles que doit jouer le comité, qui sera-donc régulièrement réuni. La présente séance est consacrée à l'implication des directions d'administration centrale et des services déconcentrés dans la mise en oeuvre du "plan emploi-jeunes".

Sur la base notamment des propositions des chargés de mission, il appartiendra aux directions d'administration centrale de conclure des accords-cadres facilitant le montage de projets au niveau local. Nos services déconcentrés devront se mobiliser pour aider au montage de ce projets dans nos domaines de compétences et pour apporter une capacité d'évaluation aux préfets. Mais cette évaluation pose de nombreux problèmes et doit s'entourer de précautions méthodologiques qui seront évoquées à la fin de la réunion.

1. Tableau de bord de l'emploi dans les secteurs d'activités relevant du ministère

Comme à chaque réunion du comité ministériel, il a été procédé à une présentation et un rapide commentaire du tableau de bord de l'emploi dans les secteurs d'activités relevant du ministère. Les derniers chiffres connus au moment de la réunion sont ceux de la fin du premier trimestre 1997.

On constate à lecture de ce tableau que le secteur du BTP continue à perdre des emplois. Toutefois, le rythme de disparition des emplois en glissement annuel se réduit par rapport au creux de la vague constaté à la fin de l'année 1996. Les prévisions actuelles pour l'année 1997 sont d'une perte d'emplois comprise entre 14 000 et 22 000 à comparer aux 61 500 pertes de 1996.

Pour les transports, l'évolution globale reste positive, mais avec des situations très contrastées selon les domaines.

Concernant le secteur public, les entreprises se divisent en trois groupes : celles dont les effectifs croissent régulièrement (sociétés concessionnaires d'autoroutes), celles dont les effectifs semblent se stabiliser (RATP), celles dont les effectifs ont diminué jusqu'à présent (SNCF). Pour le groupe Air France, si les effectifs de l'ex Air Inter continuent à diminuer, ceux d'Air France augmentent.

Concernant le secteur privé, le transport routier continue à connaître une évolution positive quoique ralentie du fait du contrecoup avec un certain décalage du ralentissement de l'activité économique de 1996, mais le transport aérien privé subit une baisse de ses effectifs.

Pour le deuxième trimestre 1997, la reprise annoncée de la croissance économique devrait relancer la croissance de l'emploi dans les transports.

Pour le tourisme, et plus précisément le secteur des hôtels, cafés, restaurants, le nombre de salariés continue à croître à un rythme supérieur à celui de l'ensemble des services aux particuliers. Par contre, le nombre des non-salariés est en baisse, à l'exception des restaurants.

Cette progression globale devrait se poursuivre au deuxième trimestre 1997, notamment grâce à l'impact d'une bonne fréquentation étrangère sur l'activité touristique.

Les remarques formulées sur ce tableau ont porté sur les améliorations souhaitables :

- * élargissement des données sur le tourisme au-delà du seul secteur des hôtels, cafés, restaurants : ce sera l'un des objets de la mission DAEI/CGPC/INSEE sur l'amélioration du système d'information statistique sur le tourisme ;
- * création dans le secteur transports d'une rubrique spécifique "activités maritimes" (transport maritime et pêche) : ce sera l'un des objectifs du futur bureau des statistiques de la DAMGM ;
- * élargissement des données concernant le logement aux professions de gestion du service logement et de l'immobilier ;
- * intégration de COFIROUTE dans les données concernant les sociétés concessionnaires d'autoroutes.

2. Rappel des dispositions essentielles du projet de loi relatif au développement d'activités pour l'emploi des jeunes et proposition de la mission "Equipelement, transports"

Monsieur Jean-Louis Mons a rappelé que le projet présenté par le gouvernement a pour objectif essentiel de proposer un vrai travail aux jeunes au chômage, en leur confiant des activités socialement utiles, n'existant pas actuellement et répondant à de réels besoins. En ce sens, il ne s'agit pas de créer une aide à l'emploi de plus, mais bien plutôt de promouvoir un "nouveau modèle de développement plus riche en emplois".

C'est ainsi que dans les transports, on peut penser à des fonctions d'accueil, d'assistance, d'information, contribuant également à l'amélioration de la sécurité. Les gains de clientèle à en attendre amèneront également à repenser en termes différents la question de la productivité des entreprises

Pour la mise en oeuvre du dispositif, il est souhaitable de conclure autant que possible des accords-cadres et des conventions au niveau national, facilitant l'élaboration des projets au niveau local. Les services du ministère doivent s'impliquer tant au niveau des directions d'administration centrale qu'à celui des services déconcentrés. En particulier, il faut que chaque direction d'administration centrale désigne en son sein un correspondant sur ce sujet, et que les services déconcentrés (DRE et DDE notamment) se préoccupent de l'accueil des candidats qui

se manifesteront directement auprès d'eux. Concernant le montage et l'évaluation a priori des projets, les services devront avoir constamment présents à l'esprit, les critères de base à respecter : pas d'effets de substitution ou d'aubaine, réelles perspectives de solvabilisation des emplois créés.

En tout état de cause, le dispositif n'est pas figé, d'abord bien évidemment parce que le débat parlementaire n'est pas terminé, mais aussi parce que des évolutions peuvent intervenir dans les années à venir à la lumière des premières expériences. C'est ainsi que des questions pourront se poser sur le recours au travail partagé avec employeurs multiples, sur des dispositions permettant de ne pas exclure du système les jeunes les moins qualifiés et les plus défavorisés.

C'est dire toute l'importance qui s'attache à l'évaluation des résultats des projets effectivement mis en oeuvre, évaluation qui doit être prévue et organisée dès le départ.

3. Propositions de la mission "tourisme" et mise en oeuvre du plan dans ce secteur

On trouvera en annexe une note détaillée établie sur ces sujets par le secrétariat d'Etat au tourisme.

Au cours de la réunion du comité, Madame Michèle Demessine a souligné que le secteur touristique s'inscrit pleinement dans la mise en oeuvre du plan emploi-jeunes. En effet, secteur en croissance, il constitue un important gisement d'emplois correspondant à des besoins peu ou non satisfaits.

Le rapport demandé à Monsieur Jean Vila, député des Pyrénées Orientales, a pour objectifs d'identifier ces besoins, les activités à créer sur leur base, les métiers générés par de telles activités.

Trois orientations fondamentales ont été définies au préalable :

- * placer les ressources humaines au coeur de la démarche conduite ;
- * contribuer à créer les conditions de solvabilisation de la demande ;
- * assurer , dans le cadre des créations d'activités nouvelles, la structuration de l'offre et la professionnalisation des emplois.

Le rapport intermédiaire remis par Monsieur Jean Vila identifie des pistes nombreuses dans le domaine de l'accueil, de la promotion ou encore de l'information, les métiers et les possibilités de financement correspondantes :

- * accueil et information pratique et culturelle des touristes en général, qu'ils soient nationaux ou étrangers, y compris dans les transports où des services associés peuvent utilement être mieux assurés ;
- * accueil, information et prise en compte des besoins spécifiques de certaines catégories de personnes dont l'accès concret aux vacances et aux loisirs est entravé par des handicaps, physiques ou mentaux, ou par l'âge ;

- * promotion de nos ressources touristiques aussi bien en direction du public français que des autres pays du monde, notamment les pays émergents ;
- * développement de formes touristiques qui correspondent à des aspirations nouvelles ou renouvelées : tourisme "vert" et de randonnée, tourisme de proximité et tourisme social, tourisme d'affaires, tourisme industriel et redécouverte du patrimoine et de l'histoire de nos villes, approche équilibrée de la synergie entre tourisme et culture, tourisme et sport et d'une manière générale des apports réciproques entre le tourisme et toutes les autres activités humaines en s'appuyant sur une conception large de la culture inspirée des encyclopédistes ;
- * développement des formes de tourisme qui correspondent aux exigences croissantes en matière de qualité et de sécurité sur les lieux de vacances.

D'autres pistes peuvent être identifiées. Elles résulteront de la concertation en cours avec les associations d'élus, le secteur associatif et les chambres consulaires. Elles résulteront également des propositions demandées aux services du ministère. Elles résulteront enfin, et fondamentalement, de la vie, c'est à dire de la mise en oeuvre du plan par les acteurs du tourisme.

Comme cela a déjà été évoqué, les questions de la solvabilisation, de la nature et du contenu des emplois sont fondamentales. C'est pourquoi la mobilisation des capacités d'expertise des services du ministère est indispensable pour vérifier la qualité des projets au regard de ces exigences.

Les accords-cadres à conclure au niveau national ou régional constitueront un outil structurant de la mise en oeuvre du plan. D'ores et déjà, des démarches ont été engagées en ce sens dans deux régions-pilotes.

Madame Michèle Demessine a également souligné l'impact budgétaire considérable du dispositif: l'intervention de l'Etat se situe à hauteur de 92 000 francs par an et par emploi créé, soit pour chaque tranche de 5 000 emplois 460 MF par an.

4. Propositions de la mission "logement et quartiers déshérités" et mise en oeuvre du plan dans ce secteur

Monsieur Jean-Marie Delarue a présenté les principaux éléments du rapport intermédiaire sur le logement (essentiellement le logement social) et les quartiers déshérités qu'il a établi à la demande de Monsieur Louis Besson :

a) les besoins à satisfaire

Ils résultent de plusieurs constats :

- * distorsion entre l'importance de l'investissement que revêt pour chaque individu le choix d'un logement et la solitude dans laquelle il prend sa décision ;
- * absence de lien entre bailleurs et locataires ;
- * corrélation entre vieillissement du parc de logements et vieillissement de la population ;

- * insuffisance de l'entretien ;
- * impossible arbitrage des conflits de la vie quotidienne ;
- * coupure croissante entre les services publics et les populations déshéritées.

b) Les conditions à remplir par les employeurs

Les employeurs devront avoir une solidité suffisante pour respecter un engagement pris sur cinq ans. ils devront nécessairement réorganiser le travail en leur sein pour accueillir les jeunes recrutés. Enfin, ils devront être astreints à une définition très précise des postes d'emplois proposés.

c) Le financement

Dans certains cas, un lien entre l'opération projetée et des mesures de réduction du temps de travail peut être de nature à faciliter le financement. Par ailleurs, il convient également de se poser la question du financement sur le long terme : les emplois créés ne seront-ils pas à terme générateurs d'économies ?

d) L'encadrement des jeunes recrutés

Il est essentiel d'assurer l'accompagnement des jeunes recrutés par l'employeur : tutorat, formation de nouveaux métiers.

Toute la réussite du plan se jouera au niveau local.

5. Les méthodologies de conseil et d'évaluation à développer

Monsieur Pierre Mayet a présenté quelques premières réflexions sur ces sujets :

- * s'agissant d'un plan visant au développement d'activités nouvelles, le plan emploi-jeunes devra être géré en mettant l'accent sur la validation de ces activités nouvelles ;
- * l'employeur : même s'il est important (collectivité locale), il importe de bien définir le périmètre de la nouvelle activité. En outre, pour les micro-projets, il faut offrir non seulement un soutien, mais aussi des sécurités par l'intermédiaire de structures d'appui et de conseil. En particulier, il faudra définir les conditions saines et vérifiables permettant de juger de la validité des projets : il y a là un dossier à monter.
- * l'encadrement : comment trouver une relation entre la nouvelle activité et l'apporteur de travail qualifié ? Dans certains cas, les services de l'Etat pourraient apporter leur contribution à cette dynamique d'encadrement professionnel.
- * le financement : il ne se compose pas seulement du complément salarial à apporter à la subvention de l'Etat, mais aussi des dépenses d'encadrement et de toutes les autres dépenses induites.
- * l'apport principal du ministère se situe dans l'aide au montage de projets, ainsi que dans le suivi et l'évaluation des nouvelles activités. Il faut donc donner au réseau équipement une

compétence d'appui au niveau local sur une base centrale forte productrice de méthodologie, en d'autres termes, organiser un réseau de compétences. Les premiers travaux à effectuer doivent porter sur la définition d'un langage descriptif commun des activités nouvelles en cause et sur l'établissement des conditions "statutaires" de viabilité des projets. Du point de vue de l'organisation, il faut constituer une équipe centrale qui ait une compétence technique, mais qui soit aussi un lieu d'impulsion politique.

La discussion qui a suivi ces exposés a mis en évidence les points suivants :

*** Sur les relations avec les secteurs professionnels concernés**

Dans le domaine des transports, les transports urbains et interurbains de voyageurs constituent un gisement important d'activités justiciables du plan emploi-jeunes. Vis-à-vis des grands opérateurs publics, le processus est déjà engagé, mais la question de la pérennité des emplois par embauches ultérieures au sein de ces entreprises est à étudier dès le début, compte tenu des conditions statutaires qui régissent ces embauches. Le dialogue avec les organisations syndicales sur l'emploi doit inclure dès maintenant la démarche du plan emploi-jeunes. Les entreprises privées de transport chargées de service public ne doivent pas être exclues du dispositif.

Dans le domaine du BTP, il y a manifestement une inquiétude des fédérations professionnelles sur les risques de concurrence et de substitutions d'emplois. Des contacts spécifiques sont sans doute à prendre avec ces fédérations. A cette occasion, la question de la relance des négociations sur l'annualisation et la réduction du temps de travail pourrait être examinée.

*** Sur la mobilisation des services du ministère**

Une mobilisation effective des services suppose d'abord une bonne information de ceux-ci, avec un problème de gestion du temps : à chaque stade, quelle information donner aux services ? Une mobilisation effective impose également de descendre jusqu'au niveau des subdivisionnaires pour avoir une action efficace et sensibiliser l'ensemble des agents. Compte tenu du fait que les services sont déjà sensibilisés par les visites de Madame Martine Aubry et de ses conseillers dans les régions, et de ce que la question du plan emploi-jeunes sera évoquée au CTPM du 29 septembre prochain, des premières informations et instructions doivent être adressées aux services sans attendre le vote définitif de la loi. Une décision est donc à prendre sur la forme de cet envoi : circulaire ministérielle ou document plus informatif.

Les capacités d'expertise pour l'aide au montage et l'évaluation des projets peuvent mobiliser des ressources internes au ministère, mais peuvent aussi passer par le recours à des consultants extérieurs, les services étant alors conducteurs d'opération pour le compte de l'Etat maître d'ouvrage. En tout état de cause, de même qu'il est exclu de procéder à des recrutements dans les services de l'Etat pour la mise en oeuvre des projets, il est également exclu de procéder à de tels recrutements au titre de l'ingénierie des projets.

Sur un plan général, il faudra veiller à l'articulation entre la structuration du ministère et les professionnels afin de disposer des mêmes éléments de référence.

* **Sur le cadrage général de la démarche**

- * avoir le souci de détecter des tâches d'humanisation ;
- * fixer pour les emplois durables des objectifs de qualité ;
- * se donner la capacité d'évaluer le retour économique du dispositif ;
- * préparer en amont les suites possibles au-delà du délai de mise en oeuvre de l'aide de l'Etat ;
- * ne pas écarter les jeunes les moins qualifiés ;
- * se préoccuper des relations entre les emplois à créer et les emplois existants susceptibles d'être modifiés et donc de créer par là-même de nouveaux postes à des jeunes.

En conclusion de la réunion, Monsieur Louis Besson a retenu comme orientations prioritaires :

- * la mobilisation des services déconcentrés de l'équipement pour l'aide au montage des projets et l'aide à apporter aux préfets en liaison avec les têtes de réseaux nationales et régionales des secteurs concernés,
- * la conclusion d'accords-cadres facilitant le montage des projets,
- * l'envoi d'instructions aux services dès le vote en première lecture du projet de loi,
- * la mise en place dès maintenant d'un dispositif d'évaluation a priori et a posteriori des projets, notamment du point de vue de leur impact sur le développement économique local, étant rappelé qu'une première évaluation devra être présentée au parlement fin 1998.

**Liste des participants à la réunion du comité ministériel
pour l'emploi du 16 septembre 1997**

1. Ministres, cabinet et chargés de mission pour le plan emploi-jeunes

- * M. Louis Besson, M. Jean-Pierre Weiss, Mme Geneviève Gueydan, M. Jean-Marie Delarue
- * Mme Michèle Demessine, M. Daniel Lejeune
- * Mme Anne Bolliet, M. Alain Lhostis, M. Jean-Louis Mons, M. Jacques Pichot

2. Membres du comité ministériel

- | | |
|-------------------------------|---------|
| * M. Pierre Mayet | (CGPC) |
| * M. Emile Quinet | (CGPC) |
| * M. Jean-Yves Perrot | (DAEI) |
| * M. Claude Hossard | (DAEI) |
| * M. Paul Schwach | (DAFU) |
| * M. Christian Serradji | (DAMGM) |
| * M. Jean-François Grassineau | (DGAC) |
| * M. François Delarue | (DHC) |
| * M. Pierre Chantereau | (DPS) |
| * M. Christian Leyrit | (DR) |
| * Mme Michèle Brun-Eychenne | (DT) |
| * M. Hubert du Mesnil | (DTT) |
| * M. Patrick Berg | (DTT) |

3. Invités

- * M. Gilbert Santel, délégué à la modernisation et à la déconcentration
- * M. Alain Bodon (DSCR)

Réunions du Service Public de l'Emploi
PLAN EMPLOI-JEUNES
La mise en oeuvre dans le secteur du tourisme

I) Le secteur touristique s'inscrit pleinement dans le cadre de la mise en oeuvre du projet de loi emploi-jeunes présenté par Mme AUBRY.

Secteur en croissance, il constitue un important gisement d'emplois correspondant à des besoins peu ou non satisfaits.

Michelle DEMESSINE, Secrétaire d'Etat au tourisme, a demandé à Jean VILA, Député des Pyrénées orientales, d'identifier ces besoins, les activités à créer sur leur base, les métiers générés par de telles activités.

Elle a défini trois orientations fondamentales :

- 1 . Placer les ressources humaines au coeur de la démarche conduite ;
- 2 . Contribuer à créer les conditions de solvabilisation de la demande ;
- 3 . Assurer, dans le cadre des créations d'activités nouvelles, la structuration de l'offre et la professionnalisation des emplois.

Jean VILA a rendu un rapport intermédiaire le 30 juillet 1997. Ce rapport identifie des pistes nombreuses dans le domaine de l'accueil, de la promotion ou encore de l'information, les métiers et les possibilités de financement correspondantes.

II) Des pistes d'activités sont identifiées sur la base des besoins :

1. accueil et information pratique et culturelle des touristes en général, qu'ils soient nationaux ou étrangers, y compris dans les transports où des services associés peuvent utilement être mieux assurés ;
2. accueil, information et prise en compte des besoins spécifiques de certaines catégories de personnes dont l'accès concret aux vacances et aux loisirs est entravé par des handicaps, physiques ou mentaux, ou par l'âge ;
3. promotion de nos ressources touristiques aussi bien en direction du public français que des autres pays du monde, notamment les pays émergent ;
4. développement de formes de tourisme qui correspondent à des aspirations nouvelles ou renouvelées : tourisme "vert" et de randonnée, tourisme de proximité et tourisme social,

tourisme d'affaires, tourisme industriel et redécouverte du patrimoine et de l'histoire de nos villes, approche équilibrée de la synergie entre tourisme et culture, tourisme et sport et d'une manière générale des apports réciproques entre le tourisme et toutes les autres activités humaines en s'appuyant sur une conception large de la culture inspirée des encyclopédistes ;

5. développement de formes de tourisme qui correspondent aux exigences croissantes en matière de qualité et de sécurité sur les lieux de vacances.

D'autres pistes peuvent être identifiées. Elles résulteront de la concertation en cours avec les associations d'élus, le secteur associatif et les chambres consulaires. Elles résulteront également des propositions qu'il a été demandé aux services relevant du département ministériel Equipement, Transports, Logement, Tourisme de faire remonter par note du 11 août. Elles résulteront enfin, et fondamentalement, de la vie, c'est à dire de la mise en oeuvre du plan par les acteurs du tourisme.

III) Ces activités porteuses de développement local et créatrices de richesses permettront de proposer des emplois aux jeunes.

La pérennisation des activités et des emplois constitue une condition pour que le plan réponde aux objectifs du gouvernement et aux espoirs des jeunes.

La question de la solvabilisation est donc fondamentale.

Une telle solvabilisation résultera soit d'une prise en charge par les collectivités ou les associations à condition que cette prise en charge se justifie par le développement local ou la réponse aux objectifs de l'association générés par l'activité, soit d'une reprise de l'activité par le marché, soit d'une synergie entre tous ces aspects.

L'autre question fondamentale est celle de la nature et du contenu de ces emplois.

Il doit s'agir d'emplois durables, professionnalisables, avec un contenu qualifiant et une formation correspondant aux besoins des jeunes et de l'exercice de leur nouveau métier. En un mot, de vrais emplois, de vrais métiers, ne se limitant pas aux 5 ans que durera l'aide de l'État.

IV) La réponse aux questions de la pérennisation et de la solvabilisation, de la qualité des activités et des emplois dépendra d'abord de la qualité des projets eux-mêmes.

C'est pourquoi le Secrétariat d'Etat au tourisme attend de vos services et d'une manière générale du réseau des services de l'Etat, qu'ils aident les porteurs de projet à répondre à cet objectif de qualité et qu'ils mettent leur expertise à la disposition des services instructeurs des conventions qui seront signées avec les employeurs des jeunes pour s'assurer que les projets répondent à ces exigences.

Il attend aussi beaucoup des réseaux des associations d'élus et des associations du secteur touristique, ainsi que des chambres consulaires, notamment de l'Assemblée des Chambres de Commerce et de l'Industrie avec laquelle un premier contact très positif est d'ores et déjà établi.

Il est souhaitable en effet que les accords-cadres qui seront conclus avec ces associations comportent un volet d'ingénierie de projets susceptible de s'appuyer sur 3 dispositions :

- 1 . La contribution du réseau du cocontractant à l'aide au montage de projets ;
- 2 . L'embauche, le cas échéant, de jeunes dans le cadre du plan, chargés d'aider au montage de projets et susceptibles, ultérieurement, de trouver la solvabilisation de leur activité dans l'exécution, au prix du marché, de prestations d'ingénierie touristique ;
- 3 . L'intervention financière envisageable de l'Etat à travers une ligne budgétaire d'ingénierie de projets avec les réseaux les plus structurés.

V) Les accords-cadres, conclus en concertation avec les acteurs du tourisme et le ministère de l'emploi et de la solidarité, constitueront un outil structurant de la mise en oeuvre du plan emploi-jeunes. Ils pourront susciter l'émergence de projets mais ne se substitueront pas en aucun cas à l'initiative locale, condition du succès.

Dans le secteur du tourisme, marqué par la diversité et la dispersion des acteurs appartenant souvent à de petites structures, la création d'activités devrait résulter de très nombreux micro-projets dont les possibilités de soutien seront dispersées et difficiles à maîtriser, et appelleront donc une politique structurante et d'appui aux initiatives de terrain.

C'est à cette structuration que contribuera la conclusion d'accords-cadres signés au niveau national et dont l'application devra être déclinée aux niveaux territoriaux pertinents, avec les fédérations d'organismes intervenant dans le secteur du tourisme et les associations d'élus locaux.

Sur le terrain, les projets seront fédérés et facilités par leur rattachement à ces accords et par le soutien que leur apporteront le réseau des signataires des accords nationaux et le réseau des services de l'Etat, et le cas échéant l'aide financière des Conventions pour la Promotion de l'Emploi.

Ces accords-cadres, qui peuvent aussi être régionaux -et Mme DEMESSINE a demandé à la direction du tourisme d'engager immédiatement les démarches nécessaires dans deux régions pilotes- ne seront pas des accords abstraits et technocratiques mais partiront des premiers projets concrets en cours d'émergence et de la dynamique que ces projets impulseront aux acteurs pour contracter avec l'Etat.

Ces accords-cadres n'ont pas vocation à verrouiller le dispositif ou à enfermer dans un quelconque carcan les acteurs locaux dont l'initiative, le professionnalisme et la solidité sont la condition du succès.

Bien au contraire, ils joueront comme je viens de le dire 3 rôles :

1. Fédérateurs, ils permettront aux acteurs locaux de se sentir rattachés à un ensemble et seront susceptibles de contribuer à l'émergence de projets ;
2. Facilitateurs, car ils simplifieront les relations des acteurs locaux avec l'administration en leur permettant de se référer à un dispositif reconnu au niveau national ;
3. D'appui, sur la base du volet ingénierie des accords-cadres et de l'aide du réseau des signataires de ces accords.

La direction du tourisme prend, en liaison avec le Cabinet du tourisme, et celui de madame AUBRY, les initiatives susceptibles d'aboutir à la conclusion d'accords-cadres répondant aux besoins du secteur diffus que constitue le tourisme.

VI) Répondre aux besoins du secteur, cela signifie créer des emplois de qualité car la qualité de l'offre touristique va de pair avec la qualité de l'emploi et la professionnalisation dans le cadre d'itinéraires emploi-formation.

C'est pourquoi l'aide que vous apporterez aux porteurs de projets, l'expertise à laquelle vous contribuerez, le suivi et l'évaluation auxquels vous procéderez en cours et à l'issue de la mise en oeuvre du plan, devraient porter une attention toute particulière sur 4 aspects fondamentaux de la qualité et la sécurité des activités et des emplois :

1. le contenu même du travail effectué par les jeunes et le caractère qualifiant de l'expérience professionnelle ainsi acquise, le profil du métier ;
2. l'organisation et le professionnalisme de l'encadrement ou du tutorat et le contenu de la formation dispensée aux jeunes, qu'il s'agisse de la nécessaire appropriation des savoirs-faire nouveaux découlant nécessairement d'une première expérience professionnelle même pour des jeunes bénéficiant d'une formation initiale ou découlant des conditions nouvelles d'exercice de nouvelles activités, ou qu'il s'agisse de la formation à visée qualifiante requise pour des jeunes à faible niveau de formation initiale car il ne faut pas que le plan écarte les jeunes les moins qualifiés ;
3. les conditions de travail et de rémunération des jeunes, et lorsque les activités auront un caractère saisonnier, les modalités concrètes (pluriactivité, groupements d'employeurs, articulation ou alternance entre formation et travail par exemple) d'insertion dans des emplois permanents ;

4. les modalités concrètes de pérennisation et de solvabilisation et l'état d'avancement de la stratégie définie en ce sens et, -pour assurer la viabilité même du projet- la solidité de l'employeur et sa capacité à porter l'activité sur le long terme et à générer du développement local.

Sur ces exigences qualitatives, qui conditionnent le succès de la mise en oeuvre du plan au-delà des simples aspects quantitatifs, Mme DEMESSINE attend là encore de vos services qu'ils se mobilisent, qu'ils coopèrent entre eux et qu'ils sachent susciter les partenariats indispensables entre tous les acteurs du tourisme, y compris les professionnels qui ont un rôle à jouer, et avec le réseau des organismes de formation initiale et continue. Elle attend aussi d'eux, si comme il est probable ces amendements sont retenus, qu'ils apportent aux jeunes créateurs d'entreprises le soutien de leur expérience et de leur réseau de partenaires et qu'ils facilitent les mises en relations d'employeurs susceptibles de permettre l'exercice d'activités en temps partagé.

L'impact budgétaire de votre mobilisation et de celle des acteurs du tourisme est, je le rappelle considérable. En effet, l'intervention de l'Etat se situe à hauteur de 92000 F par an et par emploi créé et devrait donc permettre aux emploi-jeunes d'exercer un effet de levier important pour le développement local et l'emploi dans le tourisme, chaque tranche de 5000 emplois créés correspondant à une intervention budgétaire de 460 MF par an dans le secteur, soit plus que le budget du Secrétariat d'Etat.

Cette mobilisation de vos services sera bien entendu, pour le secteur du tourisme, celle de la direction du tourisme et des délégués régionaux au tourisme. Mais, compte tenu des aspects interministériels et de la nécessité de mobiliser l'ensemble du réseau des services centraux et déconcentrés de l'Etat, il appartient aussi aux autres services, en particulier ceux du secteur Equipement, Transports, Logement, et l'ensemble des composantes du Service Public de l'Emploi d'apporter, en concertation avec les services du tourisme, leur contribution à toutes ces missions.

Le Secrétariat d'Etat au tourisme attend enfin de vous tous que vous sachiez mobiliser, rassembler toutes les énergies, en dépassant les cloisonnements, et faire appel à tous les acteurs publics, associatifs et privés dans le cadre d'une approche partenariale et de terrain, mettre en place la méthodologie et le réseau de compétences permettant de susciter l'émergence de projets concrets, durables, de qualité, ancrés dans les réalités locales et répondant aux espoirs des jeunes, et d'assurer leur mise en oeuvre à long terme.

Répondre à ces espoirs, ce n'est pas subventionner des emplois fragilisés dès que le soutien de l'Etat cesserait, mais solvabiliser les activités et créer de vrais emplois durables et professionnalisables, en répondant ainsi également aux besoins sociaux et de développement local non satisfaits sous-tendus par ces activités, c'est faire preuve de sens de l'initiative et d'une mobilisation à la hauteur des enjeux et des espoirs.