

5

Les emplois-jeunes

Comment se créent des emplois depuis le début de la société industrielle ? Essentiellement par des créations d'entreprises. Ce sont les entreprises nouvelles qui sont le moteur de l'économie. Comment se développent-elles ? Par un lent et difficile processus d'essais et d'erreurs. Pour une entreprise qui réussit à survivre et se développe, neuf se sont lancées et ont disparu au bout de dix ans.

Les emplois qui survivent sont le fruit non seulement de l'inventivité et de l'audace des initiateurs de ces entreprises mais d'une formidable énergie dépensée pour survivre et s'adapter ; car il est rare qu'une entreprise réussisse du premier coup ; c'est généralement après beaucoup de tâtonnements que l'entreprise trouve enfin le produit ou le service que le marché est prêt à payer à son prix, qu'elle trouve enfin sa niche économique et pourrait-on dire écologique.

C'est ce processus que nos technocrates ont décidé par décret de court-circuiter : eux ont été suffisamment intelligents pour découvrir de leurs bureaux les besoins que le marché ou les entrepreneurs avaient été incapables de percevoir.

Inventer des besoins à satisfaire est bien entendu à la portée du premier imbécile venu : il est clair qu'il faudrait trouver des moyens de transport qui suppriment

les embouteillages, des moyens de supprimer la mort ou la misère. Mais c'est tout simplement un problème de coût. C'est le poids de ce coût et de sa contrepartie, l'avantage produit par la firme, que le marché balance à chaque instant.

En décidant de remplacer l'effort de milliers d'individus, de substituer, à ce processus de sélection long et difficile, l'oukase de quelques ministres et de leurs technocrates, que pouvait-on attendre ?

Regardons sur quelques enquêtes ce qu'ont donné les emplois-jeunes.

Une journée de la vie d'un emploi-jeune à la RATP

Pierre-André est « agent de conseil et d'intervention », Jean-Claude et Ahmed sont « médiateurs », Séverine est « agent d'information ». Tous les quatre travaillent à la RATP et représentent ce qu'on appelle des « emplois-jeunes ». Leur particularité : ils ont des diplômes supérieurs en histoire, langues étrangères appliquées ou psychologie.

L'IFRAP a passé quelques jours en la compagnie de ces jeunes embauchés par la RATP. La rencontre a été facile, les faire parler, plus dur. D'abord, comment leur expliquer ce que fait l'IFRAP et quel rôle joue l'association dans la dénonciation des dépenses publiques abusives ? Ensuite, il a fallu passer outre une réticence naturelle, une méfiance due à l'intoxication étatiste de tous les jours. Pour eux, l'Etat représente le véritable *Sauveur* qui les rémunère et les nourrit. Quel que soit le travail effectué, il est toujours confortable d'être sous la coupe de l'Etat et de toucher un salaire en fin de mois. Maintenant, il ne reste qu'à espérer une titularisation et un poste de fonctionnaire. Donc, l'emploi à vie.

Il ne faut pas croire que tous les emplois-jeunes sont des drogués à l'étatisme. Jean-Claude, par exemple, est

le plus bavard et accepte plus facilement les questions plus « indiscretes ». Il reconnaît que le travail qu'il fait est dévalorisant et avoue même un job d'appoint (au noir) les week-ends, dans une pizzeria de la banlieue parisienne. Ainsi, il arrondit ses fins de mois qui passent du SMIC à 7 500 francs/mois, voire plus. Il est conscient que son diplôme supérieur ne lui servira à rien dans quelques années et que personne ne voudra de lui après son passage à la RATP à ne rien faire. Car son programme de travail est le suivant :

Huit heures — arrivée au local qui leur a été attribué (une sorte de cagibi de 8 m², mal chauffé et rarement nettoyé). Quelques palabres avec les « collègues », plusieurs cafés (fournis gracieusement par la RATP) avant le départ sur le « terrain ». Jean-Claude est « médiateur ». Son boulot consiste à établir un dialogue entre la RATP et ses clients, à les informer sur ce qui se passe dans la station de métro en particulier, et à la RATP en général. Premier problème : Jean-Claude a très peu d'informations sur ce qui se passe à la RATP, d'ailleurs, ses relations avec les autres agents sont mauvaises. Les employés de l'entreprise publique ne voient pas d'un très bon œil ces emplois-jeunes, diplômés d'études supérieures, parachutés dans leur fief. Ils ne les considèrent pas comme faisant partie intégrante de la fonction publique et on ne peut pas compter sur eux lors des actions coup de poing. En plus, ils savent très bien que la majorité des emplois-jeunes (plus de 50 %, d'après une enquête officieuse) se déclarent trop qualifiés pour le travail qui leur est confié. Les emplois-jeunes de la RATP ne sont pas embauchés directement par la Régie mais par la Compagnie de Gestion des Emplois Partagés (CGEP), une association créée en 1997. Les personnes qui les encadrent appartiennent à une autre association, tout aussi fantomatique, qui s'appelle Dialogue Partenaire Service (DPS). Ce système est un véritable puzzle administratif conçu pour éloigner les emplois-jeunes des

« vrais employés » et pour demander plus de subventions à l'Etat. Jean-Claude nous parle de plusieurs grèves déclarées par les emplois-jeunes de la RATP et auxquelles la presse n'a même pas fait allusion. La première a eu lieu au mois de mai, les deux autres en septembre-octobre 1999. Leurs revendications étaient plus d'ordre moral que financier : ils se plaignaient des pressions, des menaces et des humiliations auxquelles les soumettaient les agents. Du nettoyage des stations de métro (faire la « netteté ») à la fermeture des portes du RER (surtout à la station Gare de Lyon), en passant par l'accompagnement des handicapés dans de mauvaises conditions, les emplois-jeunes sont de corvée pour toutes les tâches ingrates du métro parisien. Jean-Claude est en colère et se souvient de la grève du début septembre et des menaces du personnel d'encadrement. Ils ont même reçu un ultimatum pour reprendre le travail et un RATP (probablement un délégué CGT) est venu le menacer et lui dire qu'il avait une « trop grande gueule ».

Nous bavardons et le temps passe. Mais Jean-Claude est content car il ne s'ennuie plus. En fait, son activité principale se résume à renseigner les voyageurs sur les lignes de métro à prendre et les correspondances à trouver. Travail superflu car les directions sont très bien indiquées dans le métro parisien et, à part quelques touristes égarés, les Français préfèrent s'orienter d'après les plans qui se trouvent dans chaque station de métro.

Après la pause déjeuner, Jean-Claude reprend ses rondes avec le même entrain. Sa journée de travail se termine normalement à 17 h 30. Mais, le plus souvent, il rentre chez lui vers 17 heures. De toute façon, ce n'est pas à cette heure-ci qu'on aura besoin de lui. A-t-on vraiment besoin de lui ? Au total, pendant la journée que nous avons passée avec lui, Jean-Claude a « renseigné » une trentaine de personnes. Pour la plupart, c'est lui qui est allé à leur rencontre. En fin de compte, il

reconnaît lui-même que la journée a été « d'exception », et que ce surplus de travail est dû à notre présence. D'habitude, il ne conseille qu'une dizaine de personnes par jour ! Cela représente 1,25 personne par heure en considérant qu'il fait 8 heures par jour. Exténuant, et surtout, valorisant !

Mais Jean-Claude a aussi d'autres missions à accomplir. Lorsque la RATP fait grève, on l'envoie — avec les autres emplois-jeunes — en première ligne, se débrouiller avec les clients. Il ne peut pas faire grand-chose car le seul qui détient les informations est le délégué CGT qui passe de temps en temps voir si la grève est bien suivie. Lors de certaines grèves-surprises, surtout celles qui font suite aux agressions des agents, les employés vont au bistro du coin attendre le mot d'ordre de reprise du travail. Certains préfèrent le local-café dont sont pourvues la plupart des stations de métro (on y trouve, en plus d'une cafetière, des boissons rafraîchissantes et même alcoolisées).

N'essayez pas d'obtenir des informations sur les emplois-jeunes directement auprès de la RATP : ni le site Internet, ni le service Communication dont le numéro de téléphone est gardé secret (il faut passer par le standard) ne souhaitent communiquer sur ces aspects. D'après nos informations, la RATP a embauché environ 300 emplois-jeunes depuis 1997 (ils sont 2 000 à la SNCF), dont le coût s'élève à environ 50 MF/an. Au-delà des dépenses inutiles pour ces emplois fictifs, le facteur de dégradation humaine et sociale nous paraît le plus important. A la fin de leur CDD de cinq ans, Jean-Claude et les autres se retrouveront sur le marché du travail complètement déboussolés, incapables de présenter un CV normal, et dépourvus de toute expérience. L'Etat aura réussi son pari en créant de nouvelles personnes dépendantes.

Les emplois-jeunes à la mairie de Lille

Les emplois-jeunes font souvent la une des actualités. La plupart du temps c'est pour montrer que les mesures prises par Martine Aubry marchent très bien, des jeunes au chômage ayant trouvé un emploi même si cela ne correspond pas à leur formation de base. D'autres fois, très rarement, les médias parlent d'un certain malaise chez ces emplois-jeunes, des diplômés âgés de 19 à 30 ans (bac + 2 ou bien bac + 4) utilisés à des travaux ingrats. C'est encore plus rare de voir dans la presse nationale des informations sur les protestations et les grèves que font ces jeunes. Récemment, une longue grève des emplois-jeunes a eu lieu à Lille, dans le fief du ministre de l'Emploi et de la Solidarité. Embauchés comme « agents d'ambiance » au sein de l'ADEMN (Association pour le Développement de l'Emploi par les Métiers Nouveaux), ces jeunes sont chargés de l'accueil, de l'information et de la médiation sur le réseau des transports en commun de la métropole lilloise. Après une longue série de dysfonctionnements, des semaines entières de travail sans journée de repos, des arrêts-maladie qui ne sont pris en charge qu'à 60 %, un décalage important entre les termes de leur contrat de travail et les missions confiées (il arrive souvent qu'on leur demande de faire le contrôle des titres de transport sur les lignes les plus dangereuses, là où il faudrait le faire avec une bonne dizaine de maîtres-chiens), le conflit s'est déclenché lorsque la direction a mis une bonne demi-heure avant de réagir à un malaise d'un emploi-jeune.

Même si le taux de grévistes atteint 70 % (sur 200 emplois-jeunes), l'ADEMN fait la sourde oreille en refusant, selon les jeunes, de les recevoir. Le conflit s'est étendu sur plusieurs jours pour aboutir, en fin de compte, à un compromis. La direction a cédé sur la plu-

part des revendications sauf le paiement des jours de grève.

Cette grève est moins importante par son ampleur que par les malaises qu'elle a révélés. En finançant des emplois plus ou moins fictifs, l'Etat ne provoque-t-il pas la « précarité » qu'il condamne dans le privé ? De plus, ces jeunes, en effectuant un travail qui ne leur apporte rien (et qui, souvent, ne correspond pas au contrat et encore moins à leur qualification), sont cassés et auront beaucoup de mal à trouver un vrai emploi.

Nous retrouvons là les problèmes évoqués par les enquêtes sur les emplois CES au sein d'associations d'aides sociales (voir troisième partie, chapitre 3).