

Date : 02/05/2018 Lieu : DIECCTE Heure début : 11 h Heure de Fin : 12 h Nom de l'animateur : Laurent SENN	Type de réunion : <input type="checkbox"/> Travail <input type="checkbox"/> Comité technique <input type="checkbox"/> Autres (préciser) _____	Cadre du projet : Plan d'Urgence Guyane Partenaires éventuels :
Objet : Faire le point sur les actions entreprises depuis la dernière réunion de 2017		
Liste des participants : Représentants professionnels : Mr Dominique MANGAL, UGTR Représentants Centre de Formation OHLICHER: Mme Maïté MARTY Mr Stephan OHLICHER Représentants OPCA-OPACIF : Mr Baptiste LABEYRIE, OPCALIA Mme Hilde CONSTABLE, FAFSEA Représentants Collectivités, EPCIs, ... : Mr Richard TALBOT, Collectivité Territoriale de Guyane Représentants DIECCTE : Mr Michel-Henri MATTERA Mr Laurent SENN Mme Sylvie JARLES Représentants ARACT Guyane : Mme Marielle BONDRON		

Retranscription sommaire des échanges :

Lancement de la séance par Mr SENN

Rappel du contexte de la réunion.

Passer en revue les options pour répondre aux besoins des professionnels (une des mesures du Plan d'Urgence Guyane qui porte notamment sur la mise en place d'un titre professionnel pour la formation Grand Routier). Il s'agissait d'identifier les outils potentiellement mobilisables pour répondre à cette demande de formation.

Plusieurs éléments :

Mettre en place un diagnostic sur les besoins en compétences du secteur sur les 5 à 10 ans, notamment avec les perspectives de marché, mais également en évolution liée à la nature des besoins.

Le 2^{ème} volet portait sur l'ingénierie de formation à mettre en place en relation avec le titre sélectionné, soit par l'adaptation de titre professionnel existant

Autre objet portait sur la création d'un GEIQ ou l'intégration au sein d'un GEIQ existant.

Des rapprochements devaient être faits entre les transporteurs et l'Aract sur la question des besoins.

L'objectif de la réunion est de faire un point d'étape et de passer à la phase opérationnelle.

Mr MANGAL, rappelle le cadre concernant la filière. Il souhaite réagir sur la question du recrutement de jeunes évoquée par Mr SENN. Pour les professionnels du transport, cela suppose d'embaucher tout type de profil pour la conduite. Il revient sur les écarts entre la formation obligatoire affichée et les postures en situation professionnelle dont le chef d'entreprise a à assumer la responsabilité. Le cadre de la formation eu égard aux normes européennes ne répond pas aux problématiques locales du territoire de la Guyane (accès, état des routes, distances, type de conduite à adopter sur les pistes...). Les professionnels du transport souhaitent que les jeunes soient formés en amont et soient opérationnels avant toute embauche.

Ils ne veulent pas supporter le coût de cette formation même s'ils se disent disposés à embaucher.

Ainsi il est demandé d'envoyer des chauffeurs avec des normes européennes, avec tout ce qu'exige la réglementation des transports, dans des conditions particulières, alors que leurs responsabilités d'exploitants sont engagées.

Les professionnels sont prêts à embaucher, mais ils ne peuvent pas se permettre de se tromper.

Cela demande un effort de tous : des demandeurs d'emploi qui sont inscrits à Pole Emploi avec un permis poids lourds, mais qui n'ont jamais conduit. Il est nécessaire que l'on puisse former tous ces profils, afin qu'ils soient opérationnels.

Il faut tenir compte que la Guyane est la seule région ultrapériphérique qui va s'initier au transport international.

M.MANGAL met en exergue l'exemple de jeunes qui sont sortis de formation du RSMA. Beaucoup de professionnels ne sont pas convaincus. Ce n'est pas de la faute du RSMA, car la formation a été faite comme le prévoit la réglementation. Mais la réalité guyanaise est différente et il faut en tenir compte.

Transporter des grumes en Guyane, ce n'est absolument pas le même contexte qu'en Europe.

Il est demandé de recruter des jeunes, mais il faudrait tenir compte de tous ces paramètres dans le cadre de la formation proposée.

Enfin, sur l'interrogation relative aux besoins, ils ne peuvent pas être déterminés, car les professionnels dépendent de la commande publique.

Mr SENN intervient sur la question des référentiels métiers et des qualifications. S'il est vérifié que le référentiel national n'est pas adapté aux problématiques guyanaises, l'idée doit être de faire émerger un référentiel propre aux besoins de la profession.

La démarche rappelle une autre initiée sur le territoire pour l'IRD et qui se rapprochait du titre professionnel des guides de montagne, mais avec une série d'exigences qui ne correspondaient pas à la réalité guyanaise.

Pour les transporteurs, on se placerait dans une démarche similaire.

Mr MATTERA évoque également le transport routier sur route et sur piste. Il invite à se pencher sur les problématiques de conduite en fonction du terrain.

Une discussion s'en suit entre Mr MATTERA et Mr MANGAL sur les particularités liées au transport de marchandises, aux hydrocarbures, au transport d'engin, mais également sur le respect de la réglementation routière pas toujours adaptée à la situation du réseau routier de la Guyane et qui de fait peut avoir des incidences lourdes en termes de responsabilité des transporteurs

Mr OHLICHER revient sur l'historique de l'appui aux transporteurs routiers. Il rappelle le précédent projet de formation qui avait été validé par un protocole de 2015 et qui n'avait jamais vu le jour.

La situation est catastrophique du point de vue de la formation en transport.

La question des financeurs : Pole Emploi s'appuie sur un vivier de 82 chauffeurs inscrits sur ses listes et qui ne trouvent pas de travail.

Il explique que son équipe a étudié finement la liste des demandeurs d'emplois. Mais il a été constaté que la liste semblait non mise à jour. Il a constaté que dans d'autres territoires, cette problématique n'existe pas. Il indique qu'en Guyane on ne finance pas de formation en transport pour des jeunes au prétexte qu'il y a déjà des demandeurs d'emploi qui sont prêts à travailler.

Il conclut que depuis 8 ans, on sacrifie une population de jeunes guyanais qui ne peuvent pas se former faute de financement, à cause de ce « potentiel » occupant les fichiers de Pole Emploi.

La situation ne concerne pas les OPCA puisque le système fonctionne très bien.

On arrive à mobiliser LADOM sur certains titres professionnels, mais avec le risque de voir un jeune obligé de retourner sans validation de la formation en Métropole.

Enfin se pose la question du positionnement et de la préparation des transporteurs face à l'arrivée de nouveaux projets.

Il aborde la question du projet d'études prospectives et émet des réserves, notamment sur la question de la photographie réelle de la situation. Il indique que les acteurs professionnels et de la formation sont à même de donner une photographie réelle des entreprises du territoire.

Il fait circuler une proposition de cadrage de formation mise à jour, accompagnée de l'accord conclu en 2015, qui colle aux besoins des transporteurs (titre de conduite sur porteur). Il s'agit

d'une formation qualifiante. Cette formation a été cadrée pour répondre aux caractéristiques de l'activité multi-services des transporteurs du territoire.

La formation comprend :

- une formation initiale de base qui comprend le titre porteur, avec la FIMO
- un permis D et un permis super poids-lourds
- additifs : benne, conteneur, porte-charge, grumier

Il explique qu'ils se sont rapprochés des filières : bois, BTP, etc...

Ce projet constitue une base exploitable.

Il évoque la difficulté liée à des marchés de formation tels que celui lancé par le RSMA, alors qu'il y a suréquipement en matériel utilisable dans la formation dans le département.

Mr MATTERA intervient sur les questions liées aux marchés.

Il évoque également le non respect de la réglementation, et souligne qu'il y a certainement des situations difficiles, mais que le code du travail existe et demeure applicable.

Il réaffirme qu'il est tout à fait d'accord pour accompagner les entreprises sur le volet de la formation. Mais il rappelle que cela doit être utile, et qu'il doit être mis un terme aux abus constatés sur certaines filières d'activités. Il revient également sur les contrôles effectués en matière de travail illégal et en rappelle les conséquences notamment l'absence de cotisations qui impacte à terme les personnes en âge de percevoir une retraite. Conforter la situation actuelle aura pour conséquence d'avoir des personnes tributaires de minima sociaux. Il est dans son rôle de rappeler les obligations de chacun. Au-delà, c'est une question citoyenne qui concerne chacun de nous.

Mr OHLICHER indique qu'il sera nécessaire d'avoir le positionnement de Pole Emploi.

Mr MATTERA indique qu'il sera difficile à la DIECCTE, en revenant sur des situations précédentes, de demander à Pole emploi de renouveler une expérience pour laquelle les engagements n'auront pas été respectés.

Il est normal et compréhensible que l'on complète la formation des acteurs professionnels, dans le contexte décrit par Mr MANGAL. Sur les autres sujets, cela mérite approfondissement.

Mr OHLICHER revient sur la formation en précisant que le dispositif a été pensé pour répondre à la formation de jeunes et de moins jeunes. Il ne s'agit pas de former pour former. Le principe est de répondre à un retard structurel énorme sur le volet du transport. Il est nécessaire de former un vivier de jeunes, qui demain seront prêts à prendre les commandes des camions, quand les marchés sortiront (1^{er} semestre 2019).

Mr SENN revient sur le volet du diagnostic et sur l'ingénierie à déployer en amont.

Mr LABEYRIE rappelle qu'il n'est pas nécessaire d'attendre la mise en œuvre de l'ingénierie de certification pour lancer la formation, puisque le processus de certification s'appuie sur des premiers résultats d'action de formation. Il rappelle la logique de l'enchaînement entre formation et certification au RNCP.

Mr OHLICHER indique que le volet du transport international est déjà intégré dans la formation.

Mr MATTERA revient sur l'intérêt pour les transporteurs à créer un GEIQ, qui maximise également la mobilisation des financements et autres appuis notamment de l'Etat. C'est aussi un affichage de la mobilisation des employeurs surtout dans un territoire comme la Guyane.

Mr OHLICHER évoque également la possibilité de rattacher les transporteurs à un GEIQ déjà existant (GEIQ multiservices).

Un échange intervient sur le lien formation grand routier et GEIQ. La formation prévoit 12 personnes.

Sur la base d'un échancier à 12 mois, quand démarre-t-on ? Quelles solutions sont mobilisables, avec qui ?

Mr MATTERA renouvelle sa demande en matière d'engagement des professionnels.

Mr MANGAL indique que les transporteurs sont prêts à s'engager.

Mr MANGAL alerte sur le fichier Pole Emploi et revient sur les exigences des professionnels pour le recrutement des candidats, car leur responsabilité d'exploitant est engagée.

Mr OHLICHER revient sur les difficultés de financement de la formation en rappelant que les jeunes ne trouvent pas les financements pour certaines formations notamment celles sur les transports.

Mr TALBOT expose le positionnement de la CTG. Il explique qu'ils reçoivent énormément de dossiers individuels, alors que leur logique d'achat est celle du marché.

Il y a des problématiques diverses, avec notamment les questions de fichiers de Pole Emploi, mais également le fait que des transporteurs soient aussi inscrits à Pole Emploi et exercent des activités salariées.

Pour la CTG, il est possible de travailler avec les professionnels sur ce type de schéma, à partir du moment où il y a un engagement. Il sera nécessaire de savoir qui sera partie prenante, car il sera difficile d'intervenir à 100 %.

Il abonde dans le sens de Mr MATTERA qui indiquait qu'il existait des crédits publics pouvant être mobilisés sur ce type d'actions (PIC).

Sur la question de l'inscription au RNCP, il indique que ce sont les professionnels qui sont les garants du sujet. Il peut donc être initié un premier volet de formation sur la base de ce dont nous disposons. On peut travailler tranche par tranche, ce qui permettra d'avoir des retours sur les premières sessions. Et ensuite aller sur la reconnaissance au RNCP.

On peut procéder au cas par cas, mais la Collectivité sera partie prenante, dans la mesure où elle est trop souvent sollicitée en bout de chaîne.

L'intérêt pour la Collectivité est d'intervenir en amont. Un travail sur les programmes de formations est tout à fait envisageable dès lors qu'il y a une perspective d'embauche à terme (avec aussi des cofinancements des OPCA).

Sur la question du CEP, il indique qu'il ne pense pas que ce soit opportun. On dispose aujourd'hui d'un état des besoins de main d'œuvre sur le secteur et les profils de compétences nécessaires sont connus.

Mr LABEYRIE rappelle qu'il est nécessaire d'avancer avec les besoins déjà constatés, de mettre en place une première expérience ou promotion, et voir si les professionnels tiennent leurs engagements.

Un échange intervient entre les participants sur le schéma de mise en œuvre en amont de la formation.

Il convient de constituer le vivier des 12 participants (150 heures minimales avec une base estimée à 1000 heures / La CTG serait disposée à prendre en charge 600 heures et les OPCA 400 heures) Il est envisageable de mettre en place en amont des PMSMP (Pôle Emploi) auprès des entreprises pour constituer ce premier groupe.

Mr SENN rappelle qu'il est nécessaire que l'on mette en place un protocole avec les parties suivantes :

- Etat
- La CTG
- Les professionnels
- Les OPCA
- Pole Emploi

Avec les engagements suivants :

- Certification (aller vers les exigences du RNCP)
- Identification des besoins à moyen terme
- Répondre aux questions relevant des engagements sur les recrutements, mise en œuvre nouveaux GEIQ....

Pour la DIECCTE :

- Mobilisation possible de l'AFPA Nationale sur les questions de certification, diagnostic, appui à la professionnalisation des jurys
- Mobilisation de Pôle Emploi
- Formalisation du besoin par les représentants du secteur avec prise en compte de l'évolution du besoin à l'issue de la première session de formation (accompagnement ARACT sur le diagnostic)
- Dans le protocole d'accord, il conviendra d'intégrer l'ensemble du territoire notamment le Haut- Maroni.

Il est rappelé que dans le cadre du PIC l'Etat et la CTG vont identifier des secteurs prioritaires, le financement des formations de fait pourrait en faire partie.

Il est attendu un retour sur les besoins formalisés auprès de la DIECCTE **pour le vendredi 18 mai 2018.**

Dans le cadre de la prochaine réunion, Pôle Emploi sera convié afin de participer à la détermination des termes du protocole.

Relevé de décisions :

Avis favorable des OPCA représentés (Opcalia, Fafsea), de la CTG

Engagement confirmé des professionnels

Signature d'un protocole d'accord entre les parties à fixer.

Sur la base du pré-diagnostic élaboré avec les professionnels, les financeurs pourront statuer sur le cadrage du protocole à établir.

Pole Emploi devra être invité pour la prochaine réunion de travail

Actions à initier	Délai	Référent
Réaliser le pré-diagnostic auprès des professionnels en concertation avec le centre Ohlicher	18/05/18	Aract Guyane