

## Conseil National de la Mer et du Littoral (CNML) du 18 juillet 2013

### La CGT avance des propositions pour une future stratégie nationale de la mer et du littoral

#### Il faut des avancées sociales et industrielles pour changer de cap !

Les réunions décentralisées des Assises de la mer en territoire, lancées en Avril 2013 par le ministre chargé des transports de la mer et de la pêche, ont été pilotées par les Conseils maritimes des 4 façades sous l'autorité des Préfets maritimes. Malgré le caractère contraint de la concertation et de l'organisation des réunions à la hussarde (*que la CGT a été amenée à dénoncer, par lettre de Thierry LEPAON adressée à Frédéric Cuvillier, et pour exiger des dispositions pour l'organisation de la concertation avec les organisations syndicales locales des professions concernées et des territoires<sup>1</sup> en façades maritimes*), la CGT s'est investie pour faire valoir l'intérêt des salariés de la mer et du littoral afin que le social ne passe pas à la trappe.

La synthèse de ces Assises territoriales de la mer, présentée le 18 juillet 2013 au Conseil National de la Mer et des Littoraux (CNML), sous la présidence de Frédéric Cuvillier, à travers les 10 thèmes soumis à la concertation en territoires de la métropole et dans les Outre Mer, en vue de l'élaboration de la stratégie nationale de la mer et du littoral, a été l'occasion pour les deux représentants de la CGT et de la CGT Réunion au CNML, d'avancer les propositions de nos confédérations.

Pour la CGT, les orientations à venir de la future stratégie nationale de la mer et du littoral de la France qui doivent par ailleurs, être soumises à un débat public d'ici la fin 2013, **devront porter sur des mesures immédiates en faveur de l'industrie et d'emplois nouveaux**, et des actes pour mettre en œuvre une véritable politique maritime intégrée et des politiques publiques pour la préservation de la biodiversité marine, des mers et océans ainsi que pour la protection des ressources et des écosystèmes marins et littoraux. **Ce qui suppose de bien articuler ces politiques entre elles, au niveau de la France, de l'Europe et l'action dans les instances internationales avec les enjeux sociaux, environnementaux et industriels.**

La CGT tient à rappeler quelques engagements du Grenelle de la mer du « livre bleu » de 2009, d'autant qu'il ressortait de cette négociation entre les parties, une série de dispositions intéressantes (réorientation de la pêche durable, développement d'un volet industriel dans la perspective d'emplois nouveaux, sortir de l'opposition écologie et du social, responsabilisation environnementale et sociale des entreprises, armateurs et des groupes internationaux....ainsi que de l'Etat dans les politiques publiques, lutter contre les pavillons de complaisance...). Ces engagements s'ils ne sont pas reniés par le Gouvernement actuel, montrent que les mesures proposées sont restées suspendues à des décisions de financement, marquées du sceau de l'austérité budgétaire.

---

<sup>1</sup> Métallurgie, Energie, Travailleurs de l'Etat, Equipement-Environnement, Portuaires, marins et Officiers....et les comités régionaux de la CGT

**La CGT ne se satisfera pas d'une stratégie nationale de la mer et du littoral, au rabais, dans le contexte de réduction des dépenses publiques.**

**Il faut des avancées sociales** et des emplois pérennes pour s'opposer au dogme de la compétitivité et de la rentabilité à court terme, dont il faut se libérer, sans quoi il n'y aura que de bonnes intentions et des effets d'annonces. Le Gouvernement doit se défaire de ce dogme du coût du travail **des dockers** dans les grands ports maritimes en concurrence avec les ports du range nord, **des marins nationaux** ENIM des équipages sur les navires du pavillon français en concurrence avec les marins étrangers qui nourrit le dumping social et environnemental dans l'espace maritime et fait peser de lourdes menaces sur l'avenir de la marine marchande française, **des marins pêcheurs** considérés comme artisan, victimes d'une concurrence déloyale du marché en Europe et dans la Zone Economique Exclusive (ZEE qui fait de la France le 2<sup>ème</sup> espace maritime mondial) sur les normes et conditions sociales<sup>2</sup>, **des salariés des chantiers navals** pour lesquels les politiques successives ont conduit à des pertes drastiques d'emplois et aussi **des agents du secteur public** chargés du contrôle de l'Etat en mer, du contrôle de sécurité des navires étrangers aux ports d'escales et du contrôle des activités de la pêche et de l'aquaculture, dont les effectifs et moyens sont en régression continue ces dernières années, constats reconnus dans le dernier rapport de la cour des comptes de fin 2012 sur l'efficacité des services de contrôle maritime.

Lutter contre les pavillons de complaisance et avancer vers une amélioration des conditions sociales et de travail des gens de mer, des équipages, des salariés des activités pêche et aquacultures marines, devront se traduire par des **engagements du Gouvernement pour relancer et réinvestir dans la filière maritime**. Activer les leviers d'emplois et d'activités nouvelles, dans le respect de l'équilibre des écosystèmes marins et du littoral passe par l'exigence que les modes de production et d'exploitation des ressources naturelles marines, **ne s'exonèrent plus de critères sociaux et écologiques**.

**Il faut des avancées industrielles** pour la construction navale dans toutes ses dimensions, civiles, militaires et études recherche et développement, réparation et démantèlement et dépollution des navires en fin de vie. La filière navale doit retrouver un avenir industriel, pour répondre aux besoins immenses de renouvellement des flottes (Ferries, navires de commerce, navires de services, **flotte stratégique de pétroliers et de méthaniers pour assurer l'approvisionnement énergétique de la France sous pavillon français**, y compris le navire du futur plus propre et moins gourmand en énergie...). Pour cela, **il faut des actes politiques et financiers** pour développer et diversifier les capacités de nos chantiers pour gagner des nouvelles commandes au-delà de la construction du paquebot géant des chantiers de l'Atlantique à ST Nazaire (*la situation de STX France, filiale Coréenne qui menace de se retirer des chantiers de l'Atlantique, doit être prise en compte financièrement à travers le FSI et la BPI*).

---

<sup>2</sup>Les dernières négociations dans le cadre de la Politique Communautaire de la Pêche (PCP) ont abouti à intégrer dans le règlement de base, la création de Conseil consultatif des régions ultramarines périphériques, notamment pour 5 grands bassins de pêche. **La CGT Réunion demande qu'un état des lieux soit fait sur le grand bassin de pêche de l'Océan Indien qui est une zone de pêche qui profite peu aux armements et salariés locaux et est une zone d'insécurité maritime en raison de la piraterie.**

La stratégie nationale de la mer doit ouvrir la perspective d'emplois nouveaux et pérennes, dans le cadre de la **diversification de l'activité des chantiers navals et de certains sites portuaires, notamment la déconstruction et dépollution et recyclage des navires en fin de vie, et le développement des énergies marines renouvelables (EMR)**....Il faut une véritable volonté politique du Gouvernement français pour prendre l'initiative de lancer la création d'une filière française et européenne de déconstruction (éco-industrie et recyclage) des navires en fin de vie, de réfléchir aux besoins de financement par l'Etat pour un développement industriel et mettre en place sa gouvernance. Comme il est de sa responsabilité, avec la DCNS, entreprise contrôlée à 60% par l'Etat, de mettre en œuvre un projet industriel de développement d'une filière de construction et de maintenance des EMR dont les éoliennes offshore.

La CGT attachera une importance particulière à ces filières industrielles : éco-conception et construction, réparation et démantèlement, dépollution et recyclage en respect des normes environnementales. **Toutes ces activités requièrent une diversité de métiers de haut niveau de technicité pour des salariés qualifiés, gage du respect des normes de sécurité.**

**Il faut une relance portuaire** par un repositionnement stratégique des ports français pour capter les trafics du range des ports de l'Europe du nord. Ce qui suppose le développement des capacités de nos ports et de leur complémentarité ainsi que de leurs hinterlands (économie des territoires) par l'amélioration des dessertes de transport de fret ferroviaire et fluvial afin d'organiser le report modal en faveur des modes alternatifs à la route. Les intentions du Gouvernement qui vient de dévoiler la stratégie nationale de relance portuaire, partent de ces constats partagés sur la situation portuaire en France, mais les mesures visent avant tout à renforcer leur « compétitivité » sans donner de lisibilité sur les engagements financiers de l'Etat pour rattraper le retard de 20 ans des investissements portuaires et des infrastructures de transport. **Les dockers se sont fortement mobilisés le 4 juillet dernier, par une journée de grève dans les principaux ports.**

**Il faut un renforcement du secteur public**, des administrations centrales et territoriales de l'Etat soumises à des régressions de moyens budgétaires et d'effectifs dans le cadre de la RGPP et de son prolongement par la MAP, pourtant pivot de l'action de l'Etat en mer, des contrôles de sécurité réalisés par l'Etat du port et du pavillon, du contrôle de la pêche et aquaculture marine...Et pourtant dans la maritimisation de l'économie du monde, la France à des atouts liés à sa filière maritime notamment le transport maritime qui a un avenir industriel, social et environnemental ; **cela passe par le renforcement des moyens publics de l'enseignement maritime, du contrôle, de la recherche et de l'expertise, de l'ingénierie de la biodiversité et des études d'impacts.**

La proposition du Président de la République de créer une Agence Française de la Biodiversité (AFB), si elle n'est pas nouvelle, reste à ce stade gangrenée par la politique d'austérité budgétaire. La CGT ne pourra pas souscrire à ce projet dans ces conditions de réduction budgétaire et des moyens humains. L'important sera donc les arbitrages budgétaires à venir. **Le problème de l'AFB, c'est son budget qui ne doit pas conduire à un scénario qui aurait pour conséquence une régression supplémentaire des missions et des activités des services et des établissements publics existants** que sont notamment l'agence des Aires Marines Protégées (AAMP), de l'Office National de l'eau et des milieux aquatiques (ONEMA) et des parcs nationaux de France (PNF).....

Ce qui renforce les inquiétudes exprimées par certains membres du CNML sur l'opportunité de l'intégration de l'AAMP dans la future agence pour ce qui concerne la prise en compte de la biodiversité marine.

Pour la CGT , alors même qu'il s'agit d'avoir l'ambition de mettre en place de nouveaux financements et moyens auprès des collectivités et gestionnaires de la biodiversité, affectés à la préservation de la biodiversité et la protection des écosystèmes marins et du littoral, **réduire les dépenses publiques du budget, les moyens humains et les compétences techniques et d'ingénierie de la biodiversité des services et établissements publics existants serait un contre sens stratégique!**

Par ailleurs, cette question de la biodiversité marine des mers et des océans, est présente dans une des tables rondes de la **conférence environnementale** des 20 et 21 septembre 2013. **La CGT y portera ses propositions revendicatives avec le souci de faire bouger les choses concrètement pour les salariés.**

**En clôturant la séance plénière du CNML**, le ministre s'est dit satisfait de cette étape de concertation et a fait l'annonce des nouveaux rendez vous à venir : ***Des propositions et arbitrages du Gouvernement sur la stratégie nationale de la mer et du littoral pour la soumettre au débat public d'ici la fin 2013, les Assises de l'enseignement maritime en Octobre 2013, les Assises des Aires marines Protégées à Marseille et Ajaccio en novembre 2013, le rapport de la mission d'Arnaud LEROY prévu pour octobre 2013, sur la compétitivité des transports maritimes sous pavillon Français et les politiques sectorielles maritimes (construction et réparation navale et déconstruction des navires, EMR, portuaires...). Des mesures seront prises rapidement sur l'organisation des services maritimes centraux et déconcentrés, à l'issue des recommandations de la mission d'évaluation des politiques publiques dans le cadre de la Modernisation de l'Action Publique (MAP). La CGT a fait valoir le vote unanime des syndicats au Comité Technique Ministériel (CTM) du 17 juillet 2013 sur les vœux présentés par la CGT proposant la création d'une direction générale de la mer et une maritimisation des DREAL auxquelles doivent être rattachées les directions de façades (DIRM).***

**Pour la CGT, c'est à chaque étape, que nous apportons nos analyses et propositions en faveur des emplois et des exigences sociales** qui sont trop souvent sous estimées voire négligées dans la prise de décisions des entreprises et des pouvoirs publics. La CGT attachera une grande importance à la prise en compte des volets sociaux et environnementaux et écologiques, pour sortir de l'opposition entre le social et l'écologie et développer les leviers d'emplois et d'activités nouvelles, dans le respect de l'équilibre des écosystèmes marins et du littoral et en réponse à la situation actuelle de crise économique. On ne peut plus tirer profit des activités et travailleurs de la mer, en s'exonérant de critères sociaux et écologiques comme base d'un nouveau modèle d'exploitation des ressources marines et des richesses naturelles en préservant la biodiversité des mers et océans.

Des engagements du Grenelle de la mer qui n'ont pas donné lieu à des politiques publiques dans le domaine maritime avec les objectifs fixés de répondre aux enjeux économiques, environnementaux et sociaux, même si , comme le dit le ministre, « les propositions qui ressortent de toutes ces étapes de concertation en cours sont des pistes pour aller vers des décisions stratégiques », **on est encore loin du « changer de cap » nécessaire** pour une stratégie nationale de la mer et du littoral qui reste marquée par l'austérité budgétaire contenue dans le traité Européen (TSCG) ratifié par le Gouvernement en octobre 2012 ! Les salariés doivent pouvoir peser sur les décisions. Leurs mobilisations et leurs luttes sont indispensables à tous moments. La CGT y veillera.

Montreuil le 25 juillet 2013

**Les représentants des confédérations : CGT : Gérard LE BRIQUER (UIT) et CGT Réunion : Ivan HOAREAU (SG CGT Réunion)**