ASSISES de la mer et des littoraux : la CGT se mobilise.

Les politiques maritimes : enjeux de politiques publiques et d'une stratégie nationale de la mer.

La Mer, les activités qui en découlent, sont au cœur de la concurrence mondiale et nous devons mettre de notre côté, avec les salariés des secteurs concernés, tous nos atouts pour répondre au défi de pérenniser et développer des activités industrielles maritimes de construction et réparation navales et de déconstruction des navires en fin de vie, de développer une politique portuaire et de transport maritime, et de maîtriser nos activités ostéicoles et cultures marines ainsi que la pêche. Les enjeux environnementaux, écologiques et sociaux sont des impératifs à prendre en compte dans l'élaboration de la stratégie de la mer et dans le cadre de l'action publique ministérielle et interministérielle, dotée de moyens d'intervention et de contrôle.
Le travail de la CGT, doit gagner en efficacité et cohérence pour traiter tous ces questions professionnelles, en lien direct avec les territoires; C'est une nouvelle étape de la confédéralisation qui est devant nous, nous pouvons avancer en mettant en commun nos analyses et revendications, l'UIT est l'outil pour progresser dans cette démarche.

1 - Les Assises de la mer et des littoraux :

Le ministre, chargé des transports a lancé les Assises de la mer lors de la mise en place du Conseil National de la Mer et des Littoraux le 18 janvier dernier (voir bulletin UIT N°74 de mars dernier) en vue de contribuer à l'élaboration de la stratégie nationale de la mer et du littoral. Celui –ci devrait être réuni en juillet pour faire la synthèse de ces assises.

- **la CGT dénonce une méthode non respectueuse de la consultation des organisations syndicales.**

Organisées par le gouvernement, ces assises doivent donner un nouvel éclairage pour renforcer les activités professionnelles liées à la mer. Essentiellement axés sur les activités, ces assises peuvent être une opportunité pour la CGT de faire entendre la voix des salariés de l'ensemble des secteurs concernés. 10 régions sont réparties dans les 4 façades maritimes et 11 fédérations sont directement impliquées
Les 4 conseils maritimes de façades sont mis à contribution, (dans lesquels siège un membre de la CGT + son suppléant), dans la plus grande confusion de l'organisation et des modalités de participation des acteurs concernés notamment des organisations syndicales.
C'est pourquoi, la CGT par son secrétaire général, s'est adressée au ministre par lettre du 25 avril 2013, pour dénoncer une organisation de réunions de ces conseils maritimes de façades, au pas de charge, sans le souci d'informer ni de solliciter les organisations syndicales des professions concernées et en territoires pour participer aux travaux des Assises. Cette situation a été également portée à la connaissance du ministre le 23 avril 2013 lors de l'audition qu'il a accordée aux secrétaires généraux des fédérations de l'UIT (voir article sur la rencontre).

- **Le travail CGT sur la façade nord atlantique et manche ouest (Bretagne et Pays de Loire) dans le cadre de ces Assises de la mer et du littoral, est un moyen pour favoriser les convergences au sein de la Cgt et de coordonner notre activité revendicative.**

Pour les régions Bretagne et Pays de Loire, façade NAMO (Nord Atlantique, Manche Ouest), la première étape a été de rechercher les moyens de prendre part aux groupe de travail organisés sur la région maritime. Au nombre de 4, les 10 thèmes des assises y étaient répartis.
Une seconde étape a été de prendre contact avec les secteurs professionnels ou syndicats concernés afin de pouvoir porter les principales revendications dans une cohérence d'ensemble.
La première grande difficulté réside dans le fait que les organisations, tant professionnelles qu'en territoire, travaillent ces enjeux de manière trop séparée.
Les emplois directs sur la façade NAMO dépassent les 70 000 et sont implantées dans des filières structurantes de nos régions. Pêche, transport, construction et réparation navale, Défense, conserverie, infrastructure, tourisme et peuvent générer des activités nouvelles telle la déconstruction des navires où les Energies Marines Renouvelables (EMR).
Les services de l'état ont également une part importante de leurs activités dans le contrôle et la sureté du littoral ce qui suppose de la cohérence et des moyens de l'action publique. Victime des réformes des politiques publiques successives, ces services doivent retrouver leurs missions pour assurer une utilisation du littoral saine pour ne pas le laisser aux appétits des promoteurs.
Les questions environnementales traversent l'ensemble des groupes et suppose une autre logique économique pour préserver la faune et la flore marine.

Si les Assises de la mer ne vont pas tout résoudre, comme nous l'a démontré le Grenelle de la mer qui a renié ses engagements, notre intervention peut nous donner des points d'appui pour réaffirmer les intérêts des salariés, tant sur leurs garanties collectives que sur leurs contributions au développement des activités. Les enjeux de la formation professionnelle sont également au cœur de ces rencontres.

Si l'avenir des activités liées à la mer dépend de choix de politiques publiques, il n'en est pas moins vrai, que notre place dans ces assises, nous oblige à donner de la cohérence à notre démarche et à solidariser l'ensemble des secteurs que la mer traverse. Tant public que privé, qu'embarqué ou à terre, tous les salariés génèrent de l'activité et des richesses.
La Cgt peut prendre une place nouvelle pour développer une démarche revendicative à la hauteur des attentes des personnels. Nos deux régions entendent gagner une démarche de conquête en permettant de réaliser une plateforme revendicative qui pourra être le support commun sur lequel chacun des secteurs pourra s'appuyer pour défendre des intérêts communs.

2) - Evaluation de la politique publique maritime : les auditions de la CGT ont permis d'exprimer les analyses et propositions revendicatives des personnels et des salariés.

C'est une des 22 politiques publiques à faire l'objet d'une évaluation des politiques publiques lancée par le 1er ministre dans le cadre de la Modernisation de l'Action publique (MAP) ; la CGT a été auditionnée par les trois Inspecteurs généraux (du Conseil général de l'environnement et du développement durable – CGEDD, de l'Administration · IGA· et de la mer ·IGAM·) chargés du rapport à remettre au 1er ministre. La CGT a tenu à faire valoir ses analyses et propositions revendicatives tout en dénonçant les véritables objectifs de cette évaluation de l'efficacité et de la cohérence de l'action publique qui s'inscrivent dans la logique d'une politique d'austérité budgétaire en France et à l'échelle des Etats européens (mise en œuvre de la TSCG dit aussi traité budgétaire européen ou la fameuse règle d'or). La logique RGPP, à peine sortie par la fenêtre rentre par la porte de la MAP pour contacter les moyens publics et réduire les dépenses publiques ; c'est un contre sens pour sortir de la crise et l'affaiblissement du secteur public pousse à nouveau, aux recours aux privatisations et externalisations des missions publiques.

l'action des pouvoirs publics : missions et moyens en régression

La délégation de la CGT des personnels de l'Administration maritime du ministère de l'Ecologie a dénoncé l'affaiblissement et la casse des missions ministérielles et interministérielles, touchant au contrôle de sécurité des navires, (c'est aujourd'hui le recours aux sociétés privées de classification), au contrôle de l'Etat en mer et des activités pêche et cultures marines (c'est l'absence de volonté politique d'assumer nos responsabilités en terme d'obligations européennes de la France et de redresser les capacités d'intervention opérationnelles et conditions de travail des patrouilleurs et des vedettes régionales). Les questions environnementales et de protection des milieux marins et des littoraux sont abordées avec une organisation de l'Etat MER déficiente et inefficace : l'organisation territoriale de l'Etat en Directions de façades·DIRM· ayant séparé ses services de l'organisation de proximité de l'Etat en département (DDT/ML) et refusé un lien organique avec les organisations en région(DREAL) notamment sur les questions environnementales. La maîtrise publique pour faire face aux intérêts des armateurs, et les moyens budgétaires de l'enseignement maritime ne sont pas à la hauteur des besoins des professions de marins et d 'Officiers. Les Inspecteurs ont été à l'écoute, puissent-ils prendre en compte dans leur rapport d'évaluation, ces éléments d'analyses et les propositions de la CGT !

Les politiques sectorielles : des activités économiques et des milliers d'emplois à pérenniser et développer.

La délégation de la CGT, était représentée par la FNPD pour la politique portuaire, la FNSM et la FOM pour les marins et Officiers de la marine marchande, la FNTE pour la politique navale notamment les activités de déconstruction des navires militaires et civils en fin de vie et de développement des EMR (énergies marines renouvelables), par la FNM pour la politique de construction et réparation navales.

L'Etat doit avoir une politique portuaire d'investissements conséquents

pour rattraper le retard de plus de 30 ans, dans le renforcement et développement de la capacité et du trafic portuaires ; Ce ne sont pas les réformes qui se sont succédées, ces dernières années (loi du 9 juin 1992, loi du 4 juillet 2008 concernant notamment les Grands Ports Maritimes ainsi que la décentralisation des ports maritimes d'intérêt national aux régions en 2009) qui ont changé la donne !
Il faut des investissements réels pour faciliter et améliorer les dessertes ferroviaires, fluviales et cabotage maritime sans exclure les routes d'accès, favorisant la fluidité des échanges commerciaux sur le territoire et à l'échelle de l'Europe ; **Il est nécessaire d'avoir une plus forte implication des collectivités locales dans les décisions des GPM ;** Il faut assurer la complémentarité entre les ports français et non pas les mettre en concurrence entre eux ni avec les ports européens ; Cela passe par une maîtrise publique du domaine portuaire pour gérer efficacement les capacités foncières nécessaires pour répondre aux besoins de développement de chaque place portuaire ; Cela implique un Etat qui assure ses missions régaliennes notamment le dragage en respect des préoccupations environnementales liées aux rejets de sédiments en mer ainsi qu'un réengagement financier de l'Etat sur la base de plans stratégiques portuaires pour réaliser des investissements en faveur des équipements de qualité (quais et outillages comme cela se passe actuellement sur le GPM de La Rochelle).et enfin l'Etat doit veiller à une exploitation portuaire qui garantisse des conditions sociales et de travail des agents portuaires en respect de la convention collective nationale unifiée pour éviter le dumping social et la concurrence déloyale entre les ports français. Il existe de véritables savoir faire et compétences professionnelles et des salariés qualifiés dans nos ports, que la CGT défendra face à toute tentative de dérèglementations européenne des services portuaires.

La politique publique maritime concerne les professions de marins et d'Officiers

qu'ils soient du transport maritime (commerce, ferries) ou de la pêche et des navires de services, allant notamment du remorquage... au balisage.

Leurs conditions sociales, de travail et de sécurité à bord des navires et de rémunération à travers la convention internationale du travail maritime (ratifiée par la France fin 2012) sont au cœur de la politique publique et rejoignent des questions de fonds sur l'avenir de la profession de marins nationaux ENIM dans le contexte de dérégulation et de concurrence sur les emplois et le coût du travail opérées par les armateurs à la recherche de compétitivité et de plus de rentabilité. (voir article sur la profession maritime).
La politique publique de contrôle de l'Etat du port est déficiente en regard du manque d'inspecteurs du travail (3 seulement dédiés au secteur maritime au sein de l'Inspection du travail), pour opérer sur les navires étrangers sous pavillon de complaisance (on est loin de l'engagement du Grenelle de la mer qui préconisait une coopération au niveau national et international des différents agents des inspections !) ; Il est singulièrement inacceptable que l'Etat régalien ne se donnent plus les moyens publics de contrôle de sécurité des navires de grande jauge (plus de 500 UMS) mais a recours aux sociétés privées dont sont actionnaires certains armateurs, ce qui ne manque pas de réinterroger sur les conflits d'intérêt ?
La CGT se bat pour faire respecter les droits des marins Français, et c'est bien le pavillon français du 1er registre et ses conditions qui permettent à la fois, de protéger le savoir faire des marins nationaux, garant de leur formation et de leur haut niveau de qualification depuis de décennies et de faire barrage à ceux qui, au détriment de la sécurité des équipages et de l'environnement, sont prêts à tout sacrifier pour faire du profit.

La responsabilité de l'Etat sur les champs de la formation des marins et officiers est pointée sur l'absence de moyens et de stratégie de l'enseignement maritime. Comme peut être souligné la responsabilité de l'Etat régalien, au titre de la protection des ressortissants français embarqués sur les navires opérant dans des zones à risques (Golf d'ADEN); cette protection des marins français ne serait plus faite par les militaires français mais par des gardes privés armés.
La question de **l'approvisionnement stratégique en produits pétroliers bruts** par voie maritime doit être prise en compte dans le contexte d'aujourd'hui de son élargissement aux produits raffinés et gaz; il faut légiférer sur ce sujet.

La pêche reste un sujet de forte tension sur les conditions sociales et de rémunération des marins où s'exerce une concurrence déloyale des pays du Nord (Britanniques notamment) dans le cadre du marché du poisson et des orientations de la future PCP (politique commune des pêches) qui porte la problématique du « zéro rejet », totalement incompréhensible auprès des professionnels mais faisant l'objet de pression de la part des ONG ; il en est de même pour le RMD (rendement maximum durable). La politique des TAC (total admissible capture) et quotas, appliquée en France, a fait ses preuves, mais reste inappliquée dans les autres Etats membres ! pour atteindre une bonne gestion des stocks.

La reconquête industrielle se pose pour nos industries navales, la France doit pouvoir développer ses capacités pour construire des navires.

Il s'agit de la construction de navire de tout type répondant aux immenses besoins de renouvellement des bâtiments de la Marine nationale et d'augmentation du commerce maritime (méthaniers, pétroliers, navires spéciaux..) et fluvial (relance du trafic fluvial en France de fret et de passagers) ainsi que des activités ferries (SNCM, BAI...) Il faut profiter des atouts existants de nos chantiers navals pour innover vers des technologies novatrices pour développer des navires plus propres, plus sûrs et plus économes.
La filière navale doit redevenir l'un des fleurons industriels de la France ce qui suppose des actes politiques forts ; de ce point de vue pour faire face au désengagement de STX, le Gouvernement doit prendre un engagement politique et financier à travers une participation du FSI ou de la BPI dans le capital des chantiers navals de ST Nazaire et de Lorient. La demande des armateurs pour de nouveaux programmes de navires et de paquebots doit se traduire par une pérennisation des chantiers et de l'emploi en France. Il faut des moyens financiers au service du développement de l'emploi et des économies locales où sont implantés les chantiers navals à travers la formation professionnelle et les qualifications des salariés.

L'édification d'une filière franco-européenne de déconstruction et de dépollution des navires en fin de vie suppose l'implication de l'Etat, stratège, opérateur et financeur :

- pour le lancement d'une activité industrielle durable en réponse au formidable au défi du traitement des navires en fin de vie (navires militaires, marchands, de pêche et de plaisance..) créatrice d'emplois qualifiés et en respect des obligations environnementales et sociales que l'Etat doit garantir face aux risques sanitaires et environnementaux;
- pour approfondir les besoins de financement de cette filière y compris par des fonds européens, correspondant au traitement et valorisation des déchets (recyclage) et au transport de ces matériaux;
- pour mettre en place une gouvernance en vue de structurer cette filière sur l'ensemble du territoire national des chantiers navals et des sites portuaires.

L'Etat Français doit prendre des initiatives fortes, rapidement et à l'échelle de l'Europe dans le cadre du règlement en cours de discussion sur la déconstruction des navires, la CGT est mobilisée.

Les ENR (énergies nouvelles renouvelables : voltaïque, éolien...) sont en pleine croissance, ce qui suppose que l'Etat garde la maîtrise publique du développement industriel et de la recherche, au profit de l'intérêt général et non des industriels privés en France et étrangers, comme le revendique la CGT dans le cadre des discussions sur la transition énergétique. **Pour les EMR (énergies marines renouvelables : hydroliennes notamment)** il y a des perspectives de mise en œuvre de programmes de recherche et de réalisation de futurs parcs d'hydroliennes. La CGT partage l'approche de la ministre de l'Ecologie « chaque € d'investissement de l'Etat devra se traduire par un développement industriel et de la création d'emplois » ce qui suppose là aussi une implication de l'Etat stratège à travers ses industries nationales comme DCNS (encore détenue à 65% par l'Etat) pour investir dans ces activités nouvelles en France.
La CGT réaffirme, qu'en matière d'indépendance énergétique et de transition énergétique, un tel dossier doit relever de la puissance publique pour ne pas laisser cette filière naissance aux mains du marché.
Les investissements publics des régions Bretagne, Normandie et Pays de Loire, pour la mise en place des infrastructures portuaires, doivent servir l'industrialisation et l'emploi pérenne. Il faut également anticiper sur les moyens nécessaires à la production et pour la maintenance des éoliennes flottantes ou des hydroliennes.
La CGT est attachée au développement de cette filière industrielle de production d'énergie écologiquement novatrice, porteuses de créations potentielles d'emplois dans les bassins d'activités que sont les sites portuaires.