

# CONTRIBUTION DE LA CGT AU PROJET DE STRATÉGIE NATIONALE POUR LA MER ET LE LITTORAL (SNML)

**La CGT considère que ce projet de SNML est en recul par rapport au Grenelle de la mer dans lequel elle s'était impliquée, et des 127 engagements repris dans le Livre bleu.**

Ce projet de stratégie est en profond décalage avec ce qui se déroule actuellement autour du maritime, mer et littoraux. Les objectifs ne sont pas à la hauteur des enjeux sociaux et environnementaux.

Les moyens humains et les conditions sociales des salariés en sont les grands absents, tout comme les enjeux industriels, de service public et une véritable politique de transport multimodale.

Le fait de regrouper des façades maritimes n'a pour seul objectif que de réduire les moyens au détriment de la sécurité, mais aussi des réponses environnementales.

Tout cela dans un manque de démocratie, les organisations syndicales de salariés étant fortement sous représentées avec peu de droits.

Il est vrai qu'il y a un antagonisme entre les intérêts du capital et l'intérêt général, notamment en matière sociale et environnementale.

Avec ses organisations territoriales et professionnelles, la CGT formule de nombreuses propositions concrètes répondant réellement aux enjeux de société qui nous sont posés.

## Préambule

Les océans, reliés entre eux, couvrent 70 % de la surface du globe. Aujourd'hui les deux tiers de la population mondiale vivent à 100 km d'une côte et ce phénomène va continuer à s'amplifier avec une population mondiale de 8,5 milliards d'habitants dès 2030.

L'humanité va donc se tourner de plus en plus vers la mer et le littoral pour y exploiter des ressources en alimentation, algues, eau potable, énergies marines, minerais, pétrole...

Cette exploitation de la mer a déjà commencé et, comme sur terre, elle se fait sur le mode capitaliste et productiviste. La même politique, basée avant tout sur le profit immédiat, risque de porter un coup fatal aux écosystèmes littoraux et marins.

Les pollutions maritimes pétrolières comme celles qui ont touché la Bretagne, le danger des super-porte-conteneurs difficilement contrôlables en cas d'avarie par manque de moyens, la perte de conteneurs dont nous n'avons pas toujours la maîtrise du contenu, la surpêche industrielle, les « bateaux-épaves » et les marins abandonnés dans les ports, les pollutions telluriques, les macros-déchets... en sont des exemples symptomatiques.

Aujourd'hui, ce bien commun essentiel pour l'avenir de l'humanité est menacé de privatisation et des tensions fortes se font déjà sentir entre les grandes puissances maritimes pour l'usage des océans.

La France, avec 11 millions de km<sup>2</sup>, dispose du deuxième territoire maritime au monde mais 97 % sont situés outre-mer.

Cela implique donc une forte association des habitants et des organisations syndicales des collectivités et départements d'outre-mer à la construction de la stratégie nationale pour la mer et le littoral.

La CGT, avec d'autres forces syndicales et environnementales, s'était investie dans le Grenelle de la mer, dont de nombreuses préconisations sont restées lettre morte sous le prétexte de la crise systémique de 2008. Même si certaines d'entre elles sont reprises dans le texte du projet de la Stratégie natio-

nale pour la mer et le littoral, nous constatons que tous les sujets qui fâchent sont absents.

Encore une fois, c'est le piler économique qui domine. Les notions de développement durable ou de développement humain n'apparaissent pas véritablement dans ce projet.

La parole est prioritairement donnée aux armateurs, dirigeants des entreprises, aux actionnaires qui rejettent, systématiquement, les dispositions qui touchent au social, aux droits des salariés et toute contribution au financement d'une politique nouvelle et soutenable.

Pour la CGT, on ne peut plus continuer à tirer profit de la mer, des travailleurs maritimes et de l'ensemble des activités liées à la mer, en s'exonérant de critères sociaux et écologiques conséquents comme base à une conception nouvelle de la politique maritime et du littoral pour aller vers de nouveaux modes de production et d'exploitation des ressources minérales, halieutiques, végétales, énergétiques de la mer et des océans.

La CGT attachera donc une grande importance à la prise en compte des volets sociaux, environnementaux et écologiques, pour sortir de l'opposition entre le social et l'écologie et développer des leviers d'emplois et d'activités nouvelles dans le respect des écosystèmes marins et du littoral et en réponse à la situation actuelle de crise économique.

## La concertation

La CGT entend donc mettre au cœur de ses propositions les aspirations des salariés, qui ne peuvent être négligées ou sous-estimées, pour l'élaboration de la politique de la mer et des littoraux au niveau national mais également régional.

La CGT a participé aux Grenelles de la mer régionaux en 2009, aux réunions décentralisées de préparation et aux Assises nationales de la mer et du littoral organisées en 2013.

Malgré le caractère contraint et une organisation à la hussarde, la CGT s'y était investie pour faire valoir l'intérêt des salariés du maritime et des secteurs d'activités liés à la mer et au littoral afin que le social ne passe pas une fois de plus à la trappe.

Une nouvelle fois la concertation sur la Stratégie nationale pour la mer et le littoral (SNML) auprès

des conseils maritimes de façade se déroule en plein été (documents envoyés par mail le 3 août), ce qui ne permet pas une véritable participation des représentants des 300 000 salariés qui travaillent dans les différents secteurs d'activités liés à la mer: pêche, aquaculture, industrie de transformation des produits de la mer, construction/réparation navale civile et militaire, industrie nautique et nautisme, défense et action de l'État en mer, sécurité, ports/activités portuaires, flotte de commerce, courtage, assurances, tourisme littoral, activités culturelles liées à la mer, environnement marin, protection de la biodiversité, enseignement supérieur/recherche, instituts de recherche marine et océanographique, pôle mer, organisme de formation maritime, administrations maritimes, énergies marines, « marétique »...

Nous tenons à rappeler l'un des points du préambule du Livre bleu sur la gouvernance: « La gouvernance à cinq (État, élus, employeurs, syndicats, ONG) – qui a fait ses preuves au travers du Grenelle de l'environnement – est une réponse bien adaptée aux enjeux de la mer, indispensable compte tenu de la complexité des interactions et de la pluridisciplinarité nécessaire pour la recherche de solutions durables. Elle doit notamment s'appliquer en matière de recherche et développement de connaissance, d'évaluation des impacts environnementaux et de prévention, d'exploitation des ressources, de planification spatiale, de surveillance maritime et de conditions d'exercice et de régulation des activités humaines. Cette gouvernance à 5 doit être consolidée aux différents niveaux territoriaux, afin d'assurer le pilotage et le suivi de la mise en œuvre des décisions et des orientations. Cette gouvernance à cinq ne se substitue pas aux structures de l'État et instances représentatives. L'affirmation des interdépendances terre/mer – écologiques, économiques, sociales, culturelle – est au cœur d'une politique maritime intégrée. Les régions et plus largement les collectivités, doivent trouver leur place et confirmer leur rôle dans cette perspective. »

Pour la CGT, les 4 conseils maritimes de façade (CMF) actuels ne permettent pas une gouvernance à 5 digne de ce nom.

Un seul représentant par organisation syndicale de salarié (avec un suppléant) pour des territoires aussi vastes et une très grande diversité d'activités et sans aucun moyen, même pour les déplacements, c'est ne pas vouloir favoriser la concertation. La dimension sociale est une fois de plus négligée.

La proposition évoquée dans la SNML de regrouper les CMF Nord-Atlantique, Manche-Ouest et Sud-At-

lantique en une seule façade « Atlantique » et un seul conseil maritime de façade qui se réunirait par rotation dans chacune des 3 grandes régions maritimes ne ferait qu'amplifier ce phénomène d'exclusion des représentants des salariés des secteurs liés à la mer et au littoral.

Si comme indiqué le rôle des CMF doit dépasser le simple rôle d'instances consultatives sur des textes présentés par l'État et qu'ils doivent pouvoir « devenir force de proposition, lieu de débat et de préparation des décisions concernant la mer et le littoral » cela suppose de donner de véritables moyens aux organisations syndicales de salariés qui y participent (nombre de sièges...).

Le projet de stratégie reste vague sur cette question de la gouvernance à cinq prévue dans le Livre bleu.

La CGT demande que le nombre de représentants des salariés dans les CMF soit renforcé significativement et que leurs déplacements soient pris en charge pour permettre une véritable participation à la gouvernance.

La SNML prévoit la création de conférences régionales mer littoral (CMRL) dans les grandes régions maritimes.

Pour la CGT, ces CMRL doivent garder une indépendance de fonctionnement vis-à-vis des CMF et permettre une réelle participation des acteurs socio-économiques. Là encore se pose la question d'une réelle gouvernance à cinq et des moyens octroyés pour faciliter une participation aux travaux de ces conférences.

La SNML évoque également une approche territoriale adaptée à la mer et au littoral qui favorise l'implication des parties prenantes et s'appuie sur des projets de territoire.

La CGT partage cette approche de gouvernance locale permettant à la fois de répondre à des questions immédiates et d'élaborer une vision à long terme pour un développement durable des secteurs d'activité liés à la mer et au littoral.

La mise en place de commissions mer littoral dans les Pays maritimes en Bretagne répond à cette approche.

Cette commission mer littoral est plus largement chargée de l'élaboration de la mise en œuvre du volet mer littoral de la stratégie du Pays (exemple : volet maritime du Schéma de cohérence territoriale – SCoT).

La commission est composée de membres issus du conseil de développement, du bureau du Pays et des autres acteurs sociaux économiques des secteurs d'activités maritimes.

## Analyse et propositions syndicales

Pour la CGT, les orientations de la SNML doivent 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 des 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 dans les instances internationales.

D'autre part la CGT tient à rappeler quelques engagements du Grenelle de la mer repris dans le livre bleu de 2009.

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 et qualifiés, sortir de l'opposition écologie/social, responsabilité environnementale et sociale des entreprises, armateurs et groupes internationaux, démantèlement des navires, contrôle des caboteurs, augmentation du nombre d'inspecteurs, remorqueurs de haute mer... ainsi que de l'État dans les politiques publiques, lutter contre les pavillons de complaisance...

Nombre d'engagements sont restés suspendus à des décisions financières, marquées du sceau de l'austérité budgétaire.

### La biodiversité

La biodiversité marine a fait l'objet d'une table ronde de la conférence environnementale de 2013.

La CGT avait demandé l'élargissement de cette table ronde à une problématique plus large « mers et océans » afin d'aborder aussi les enjeux économiques et sociaux.

Au-delà de la biodiversité marine, c'est en effet toute la thématique de la gestion durable des res-

sources des océans qu'il faut appréhender : gestion rationnelle des pêches, choix d'une aquaculture compatible avec l'environnement, développement des énergies marines renouvelables, transport maritime, extraction de pétrole, de granulats marins...

[L'Agence française pour la biodiversité \(AFB\) qui englobe l'Agence des aires marines protégées \(AAMP\)](#) vient d'être créée par la loi biodiversité promulguée le 8 août 2016.

De nombreux doutes ont été émis par plusieurs acteurs de la mer et du littoral sur les missions et les moyens de cette agence. Sa crédibilité au niveau de la mer et du littoral se jouera sur les moyens et les effectifs supplémentaires mis à sa disposition. Pour l'instant, les moyens budgétaires pour la renforcer ne font l'objet d'aucun engagement connu.

[Il faut avoir l'ambition de mettre en place de nouveaux financements et moyens pour les gestionnaires de la biodiversité et les collectivités, affectés à la préservation, à la protection des écosystèmes et à la reconquête de la biodiversité.](#)

Les incertitudes qui demeurent conduisent nombre d'acteurs à s'interroger sur l'opportunité de l'intégration de l'AAMP dans cette nouvelle agence. En effet, la spécificité du milieu marin ne se résume pas à la biodiversité, et l'intégration risque de n'être qu'un cache-misère.

Pour la CGT, il est essentiel que les questions et les revendications posées par les personnels des différents établissements et services du ministère soient entendues et qu'une réponse positive soit donnée, car continuer de réduire les dépenses publiques et les moyens humains, les compétences techniques et d'ingénierie de la biodiversité des services et établissements publics existants serait un contresens stratégique.

[Le mode d'exploitation des ressources marines évolue et continuera d'évoluer.](#) Il est donc essentiel de mettre en place des critères juridiquement opposables sur les modalités de production et conditions d'exploitation et d'usage des richesses et espaces naturels qui donnent une responsabilité sociale et environnementale aux exploitants, qu'ils soient publics ou privés.

Il est urgent d'agir en tenant compte des pollutions telluriques (sur lesquelles des engagements avaient été pris) et en anticipant les impacts du réchauffement climatique pour une valorisation durable du milieu marin, des espaces maritimes et des littoraux.

[Pour la CGT, de nombreux engagements négociés au Grenelle de la mer doivent enfin se concrétiser](#) pour avancer vers une mise en œuvre des politiques publiques en respect des exigences sociales et environnementales.

Cela doit se traduire par la création d'emplois pérennes pour la préservation des ressources et la protection des écosystèmes marins et littoraux.

### **Pour améliorer les connaissances et les protections des écosystèmes marins et littoraux**

[Le premier défi à relever est bien celui de la connaissance de ces écosystèmes.](#) Ce qui suppose de maintenir et de développer le potentiel de recherche publique mis à mal par les suppressions d'emploi, les différentes réorganisations des organismes de recherche et les modes de gestion des services.

Cette gestion libérale privilégie la recherche appliquée et les partenariats financiers avec les entreprises au détriment de la recherche fondamentale alors que les technologies à disposition ouvrent de larges champs d'investigation.

[Moyens financiers et humains doivent se conjuguer pour donner un nouvel élan à cette connaissance du milieu marin.](#) Pour assurer la relève générationnelle, il faut créer des postes pour les jeunes doctorants et ouvrir des parcours professionnels attractifs pour tous.

Il faut renforcer les « outils » de la recherche : bases de données, infrastructures d'observation, flotte océanographique. En Bretagne avec Ifremer, le service hydrographique et océanographique de la marine (SHOM), le pôle mer il faut créer des lieux d'interactions entre recherche, enseignement, services publics, entreprises... des « maisons de la mer » dans les principaux ports de la Région.

Avec les Outre-mer, nous voulons insister sur les enjeux de connaissance et de préservation de la biodiversité et relever la responsabilité historique de la métropole par rapport aux territoires ultramarins. La participation des professionnels est indispensable à cette expertise des ressources.

[Pour la CGT, il faut expérimenter une approche écosystémique concertée et développer un vérifiable partenariat avec les pêcheurs permettant de prendre en compte pleinement leur expérience et de définir des objectifs communs à long terme](#) (en-

vironnementaux, sociaux et économiques). Le dispositif de protection des espèces marines doit être actualisé en associant les acteurs économiques et sociaux et réellement mis en œuvre.

Cela suppose une capacité d'intervention des services publics tant au niveau des personnels formés, habilités que de moyens maritimes et aériens.

### **Pour une valorisation durable des ressources du milieu marin**

Le développement des activités maritimes doit conduire à articuler enjeux sociaux, environnementaux et économiques en veillant à bien prendre en compte les différents niveaux de réglementation : nationale, européenne et internationale.

Il faut rompre avec la recherche de la rentabilité à court terme qui conduit à s'affranchir de toute préoccupation environnementale, des règles de sécurité et des conventions sociales.

Les conditions d'exploitation des ressources doivent s'appuyer sur des normes sociales et environnementales exigeantes afin de lutter contre le dumping social (pavillons de complaisance, utilisation massive de travailleurs détachés...), fiscal et environnemental et se défaire du dogme du « coût du travail » des salariés, productivité et pression sur leurs conditions de travail, leurs salaires et protection sociale.

### **Pollution des eaux marines**

Plus de 80 % de la pollution des mers est issue de la terre. C'est donc en amont du littoral que se détermine la qualité des eaux littorales, mais également celle de la haute mer. Tout doit donc être mis en œuvre avec détermination pour prévenir ces pollutions et le rejet des déchets en mer. Il faut accélérer l'effort de réduction de tous les flux de nutriments provenant de toutes les sources (agriculture, industries, stations d'épuration...).

Pour la CGT, les Schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) et Schémas d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) des bassins-versants, doivent mieux prendre en compte les objectifs de qualité de la biodiversité. Si des progrès ont été obtenus, notamment dans la qualité des eaux de baignade, le problème des algues vertes persiste en Bretagne et s'étend désormais jusqu'au niveau des côtes de la Charente-Maritime.

La gestion des eaux littorales reste fragilisée par une absence de moyens de gestion des eaux pluviales.

L'articulation des politiques et des outils entre la directive-cadre sur l'eau (DCE) et la directive-cadre stratégie pour le milieu marin (DCSMM) est indispensable dans un souci d'approche intégrée des problématiques amont/aval des bassins-versants notamment pour limiter les apports diffus de polluants.

La mesure 77 du Livre bleu prévoyait la mise en place d'un Conseil national des bassins-versants, des bassins hydrographiques, du littoral et de la mer associant les 5 collèges et garant d'une politique intégrée mer/littoral/bassins/politiques sectorielles. Cette cohérence n'apparaît pas dans le projet qui nous est soumis.

Pourtant de nombreux acteurs sociaux économiques l'ont demandé dans le cadre de la DCSMM et des PAMM.

Pour traiter les questions environnementales et de protection des milieux marins et littoraux, la CGT demande un renforcement des moyens et effectifs des services et opérateurs, qu'il faut réévaluer pour une gestion efficace et cohérente des politiques publiques, avec une organisation cohérente des services de l'État en région (engagement 88 du livre bleu du Grenelle de la mer : « Engager une expertise sans préalable, impliquant les salariés des services maritimes, afin d'évaluer l'organisation des services maritimes et leurs capacités en effectifs et moyens matériels pour garantir la mise en œuvre des prérogatives, orientations et missions découlant du Grenelle de la mer »).

En outre – et en urgence – il faudrait doubler les effectifs de l'AAMP pour répondre aux missions données en matière d'aires marines protégées et de stratégie nationale de protection du milieu marin.

### **Gestion du littoral et du trait de côte**

Les enjeux de pressions foncières élevées et l'aménagement du littoral appellent un effort de planification permettant de concilier au mieux la protection voulue par la loi Littoral et le développement durable harmonieux des régions littorales.

La bonne gestion intégrée du trait de côte, vis-à-vis du risque d'inondation dans le contexte des effets du changement climatique, appelle la vigilance et le

renforcement de l'information et de la participation des populations.

[Il faut traduire les orientations de la Stratégie nationale de la mer et du littoral](#) au niveau des Régions maritimes, dans une stratégie régionale de la mer et du littoral, qui intègre dans ses documents de planification stratégique et spatiale la dimension maritime: SCoT avec volet mer, SDAGE et SAGE en cohérence avec la planification stratégique en mer...

La CGT souhaite une évolution de la GIZC (gestion intégrée de la zone côtière) vers une gestion intégrée locale des bassins-versants de la mer et du littoral.

Il faut dépasser le cadre communal en matière de risques littoraux et de gestion du trait de côte et mieux les intégrer dans les plans d'urbanisme (Plan local d'urbanisme intercommunal – PLUI, SCoT avec volet littoral...).

Il faut une meilleure articulation des dispositifs et outils pour bâtir une approche « multirisques ».

### **Extraction de granulats marins**

La CGT revendique une obligation d'études d'impacts sur les écosystèmes marins et les effets à long terme sur l'érosion côtière (évaluation des évolutions du trait de côte).

Les projets de développement des activités d'extraction en mer appellent à une vigilance accrue des pouvoirs publics dans la prise de décision dont la responsabilité est rapidement mise en cause (ex : le projet d'extraction de granulats coquilliers dans la baie de Lannion, fortement contesté par de nombreux élus, associations environnementales et les populations. Il est scandaleux que l'extraction de sable dans la baie de Lannion se soit déroulée la nuit en catimini avant la fin des recours et malgré une forte manifestation de 5000 habitants et élus.)

Pour le BTP, des solutions alternatives au sable coquillier doivent être recherchées. La recherche et l'innovation pour l'emploi de matériaux de substitution doivent être encouragées.

### **Pêche et aquaculture**

Le Livre bleu des engagements du Grenelle de la mer avait acté une politique maritime et du littoral intégrée alors qu'aujourd'hui, il n'y a que la politique

de la pêche (PCP) qui peut être qualifiée de politique intégrée. Les nouvelles règles comme le « zéro rejet » impliquent des études socio-économiques au cas par cas car il faut penser autrement la modernisation de la flotte et les conditions de pêche.

Si les ressources s'effondrent dans certains endroits et sur certaines espèces, elles se reconstituent par ailleurs. Il faut faire connaître et valoriser les efforts d'adaptation des capacités de pêches aux ressources disponibles (tailles et stocks) et la recherche d'amélioration de la sélectivité des activités [y compris par la construction du navire de pêche du futur.](#)

[La pêche et l'aquaculture ont besoin d'un milieu marin de qualité](#), que ce soit pour les nurseries, pour la chaîne trophique permettant la source de nourriture des poissons sauvages ou la qualité commerciale des produits d'aquaculture.

La CGT demande une vision et des engagements de long terme sur les programmes de surveillance et de reconquête de la qualité du milieu marin. Les salariés des activités de la pêche doivent être associés au diagnostic et à l'évaluation des ressources halieutiques disponibles auprès des experts scientifiques.

### **Contrôle de sécurité des navires et des réglementations**

Outre la privatisation des contrôles de sécurité des navires de grande jauge (plus de 500 UMS), réalisés par des sociétés privées de classification, [la CGT dénonce l'absence de volonté politique d'assumer toutes les responsabilités régaliennes en termes d'obligations européennes et mondiales en matière de contrôle des navires et de contrôle de l'application des réglementations](#), qui reste un sujet de forte tension sur les conditions sociales et de rémunération des marins.

Pour l'ensemble des marines (commerce, pêche, et plaisance), il faut donc renforcer considérablement les missions de contrôle des droits sociaux par des inspecteurs du travail maritime (en respect de l'application de la MLC 2006) en synergie avec les inspecteurs de contrôle de la sécurité des navires, visant tant les professionnels de la mer que la plaisance maritime.

[Il importe aussi de recréer la spécificité d'inspecteurs du travail transport dont maritime.](#) Les moyens publics doivent garantir les contrôles de



sécurité par l'État du port et du pavillon ainsi que le respect des règles sociales.

Aujourd'hui, pour 14 000 visites, il y a une centaine d'agents. Face aux politiques décidées, il faut des moyens permettant de les mettre en œuvre, notamment renforcer le budget du programme SAM-PMA (N° 205: services affaires maritimes, pêche et milieu aquatique) qui est en constante diminution, sans oublier les effectifs exsangues dans l'incapacité matérielle de répondre aux obligations internationales et européennes de contrôle de la pêche et des aquacultures marines.

### **Construction navale et transport maritime**

Tout d'abord, en ce qui concerne le transport, en lien avec les ports, il faut développer une dimension multimodale et complémentaire des modes pour les dessertes des territoires: ferroviaire, fluvial, cabotage maritime et autoroute de la mer qui doivent être déclarés d'intérêt général.

Ce qui suppose de sortir de la concurrence entre les modes, pour rééquilibrer et réorienter les transports des marchandises vers les modes alternatifs à la route, passant aussi par la mise en œuvre du juste coût du transport par l'internalisation des coûts externes, y compris pour le transport maritime accompagné d'une fiscalité environnementale et écologique en faveur des modes alternatifs à la route.

Pour des avancées environnementales et sociales significatives, cela implique un réinvestissement dans la filière maritime de la conception des navires civils et militaires, à leur construction et réparation jusqu'au démantèlement, la lutte contre les pavillons de complaisance, une relance portuaire pour sortir de la domination et la concurrence des ports du range nord européen...

Elles seront sources de création de richesse et d'emplois pérennes.

L'État français doit prendre des initiatives fortes, à l'échelle européenne, pour l'édification d'une filière franco-européenne de déconstruction et de dépollution des navires en fin de vie (engagement du livre bleu, ayant donné lieu à la mission Cardo et aux rapports d'expertises du SG Mer préconisant la mise en synergie de plusieurs sites de démantèlement et de dépollution des navires en fin de vie).

La responsabilité de l'État est directement engagée via son ministère de la Défense et ses opérateurs, no-

tamment la DCNS, eu égard aux importants besoins de déconstruction de bâtiments militaires navals.

L'État ne peut se démettre de sa responsabilité dans la filière navale civile et militaire de construction et de réparation, qui doit retrouver un avenir industriel pour répondre aux besoins immenses de renouvellement des flottes (navires militaires, navires de commerce notamment une flotte stratégique comprenant des pétroliers, des méthaniers et des chimiquiers pour assurer l'approvisionnement énergétique de la France en produits pétroliers bruts et raffinés, ce qui aurait dû faire l'objet d'une modification exigée par les armateurs et organisations syndicales, de la loi de 1992, mais également des navires de services (protection des côtes et des ports) et de transports (fret, passagers, containers) avec l'obligation du pavillon français 1<sup>er</sup> registre, et d'une habilitation « défense » pour les marins et officiers).

Pour la CGT, c'est l'absence de volonté des politiques gouvernementale et armatoriale qui a fait capoter les engagements d'investissements d'avenir des ferries et perdre nos atouts dans l'avance technologique sur le GNL, alors que les projets voient le jour dans les pays nordiques pour équiper leurs navires.

La CGT dénonce également la déréglementation du travail à travers les sociétés de *manning* (marchand d'hommes), chargées de recruter et du placement des marins français dans les armements, dédouanant de fait les armateurs de tout dialogue social ainsi que de leurs obligations conventionnelles traitées et négociées avec les organisations syndicales.

Elle dénonce également l'utilisation massive par les entreprises de construction et de réparation navale de travailleurs détachés.

Il faut renforcer la lutte contre le dumping social sous-jacent à ces pratiques.

À défaut, elles s'installeront, en mettant en concurrence – comme c'est déjà le cas avec le « pavillonnement » sous RIF (2<sup>e</sup> registre français considéré comme pavillon de complaisance) – des emplois de marins relevant de l'Établissement national des invalides de la marine (Enim) avec les équipages internationaux pour accepter le moins-disant social.

Pour la CGT, il faut à nouveau légiférer, après le décret du « pays d'accueil » de 2014, pour couvrir l'ensemble des activités des navires battant pavillon français sur les secteurs exclus du RIF (remorquage, dragages, navires de services notamment

les navires nécessaires pour accéder à la maintenance et l'entretien des fermes éoliennes offshore sur nos façades maritimes), Afin d'imposer une loi qui obligerait pour ces secteurs le contrat de droit du pays d'accueil.

La CGT demande une vraie politique maritime forte pour préserver et pérenniser la filière maritime, de la construction (y compris du navire du futur) à la déconstruction, de la lutte contre le pavillon de complaisance avec l'obligation d'emploi de marins relevant de l'Enim.

Cela justifie le renforcement du pavillon 1<sup>er</sup> registre français. La CGT réitère sa demande que la protection des navires et équipages battant pavillon français en zones dangereuses soit assurée par la Défense nationale et non par le recrutement de gardes armés privés internationaux validé par le gouvernement français.

De même, il faut une volonté politique sur le long terme pour redynamiser l'enseignement maritime dans les lycées professionnels maritimes et de l'École nationale supérieure maritime (ENSM), à bout de souffle faute de moyens (actuellement un trou d'un million d'euros pour l'année scolaire 2016-2017) et de visibilité sur les emplois de débouchés dans les différents secteurs de la marine marchande.

Il est nécessaire de garder une qualité d'enseignement de très haut niveau pour tous les marins français ce qui implique un financement en conséquence afin d'avoir des professeurs de très haut niveau.

La CGT fait [des propositions sur la formation maritime](#).

## Énergies marines renouvelables

[Il faut mettre en place une véritable filière des énergies marines, scientifique, énergétique, industrielle, créatrices d'emplois dans les territoires, en concertation avec les différents acteurs.](#)

La CGT est attachée au développement de [cette filière industrielle](#) de production d'énergie écologiquement novatrice et créatrice d'emplois dans les territoires et sites portuaires que sont les EMR.

La CGT réaffirme qu'en matière d'indépendance énergétique et de transition énergétique, un tel dossier doit relever de la puissance publique et des entreprises industrielles nationales avec le renforcement des dispositions de transport maritime dans les eaux françaises en faveur de la filière ma-

ritime française pour assurer sous pavillon français 1<sup>er</sup> registre la maintenance et l'entretien des éoliennes offshore.

Il faut également aider à la construction des navires de pose et de maintenance par des chantiers proches des parcs énergies marines renouvelables (EMR).

La maîtrise publique du secteur de l'énergie et la création d'un grand pôle public apparaissent de plus en plus indispensables.

Les restructurations du secteur éolien offshore notamment autour de Général Electric et Siemens qui ont absorbé Alstom et Areva, pourraient remettre en cause la construction de turbines en France.

Pour la Région Bretagne, [les études de la section mer du Ceser sur les énergies marines](#) et les groupes de travail de la Conférence mer littoral sur les différentes énergies marines ont permis une appropriation collective de l'enjeu des EMR.

## Sensibiliser le public aux enjeux maritimes

La CGT souhaite la définition d'une stratégie de communication et de sensibilisation aux grands enjeux de la mer et du littoral, enjeux économiques, sociaux, environnementaux et culturels.

## Conclusion

[Pour la CGT, la préservation de la biodiversité et le développement durable des activités doivent être conciliés à travers ces choix porteurs d'avancées sociales et industrielles, d'emplois pérennes, d'une amélioration des conditions de travail pour l'ensemble des gens de mer, des salariés des activités de la construction navale et des ports maritimes, de la pêche au commerce ainsi que des aquacultures marines, avec le renforcement des moyens et effectifs des services publics des affaires maritimes et des établissements publics de l'État.](#)

Ils participent pleinement d'une reconquête de la biodiversité dans les milieux marins et littoraux.

[Cela suppose l'association réelle des acteurs salariés et agents publics aux différentes instances de gouvernance à tous les niveaux](#) (national CNML, conseils maritimes de façade, régional, local au niveau des territoires maritimes...).



# Principales propositions CGT pour la SNML

## Il faut une politique publique forte et cohérente pour :

- appliquer et contrôler des réglementations renforcées de l'État en mer et dans les ports, ainsi que les activités de pêche, de cultures marines, aquaculture et ostréicoles ;
- répondre aux besoins de la recherche et développement à partir des potentiels du littoral, de la mer et des océans ;
- mettre en place une gestion intégrée des espaces marins, littoraux, bassins-versants, bassins hydrographiques ;
- préserver les espèces et les ressources dans le respect de l'équilibre des écosystèmes marins et littoraux ;
- valoriser l'enjeu industriel du maritime et des activités liées à la mer et aux littoraux y compris les activités touristiques ;
- faire face aux pressions foncières, économiques et démographiques qui s'exercent sur les littoraux afin de créer une nouvelle filière de préservation et de gestion de l'écosystème marin, littoral, bassins-versants ;
- lutter contre les risques de pollutions maritimes et des océans ;
- reconquérir et valoriser une pêche gestionnaire de la ressource pour répondre aux besoins alimentaires.

## Il faut un redémarrage des filières industrielles liées au secteur maritime pour :

- répondre aux enjeux de la construction navale civile et militaire, de la maintenance et de la réparation navale, du nautisme...
- permettre le développement de la filière du transport maritime avec ses enjeux portuaires et des infrastructures terrestres ;
- mettre en route une nouvelle filière européenne pour la dépollution et la déconstruction des navires en fin de vie ;
- encourager la modernisation de la flotte en développant l'usage du gaz naturel liquéfié (GNL) en aidant financièrement les bateaux sous pavillon national 1<sup>er</sup> registre qui effectuent les travaux dans les chantiers navals français.

## Il faut une relance portuaire :

- par un repositionnement stratégique et une meilleure coopération des ports français pour capter les trafics du range des ports de l'Europe du Nord. Cela suppose le développement des capacités de nos ports et de leur complémentarité, le développement de leurs hinterlands par l'amélioration des dessertes de transport de fret ferroviaire afin d'organiser le report modal en faveur des modes alternatifs à la route ;
- par des engagements financiers de l'État pour rattraper le retard de vingt ans des investissements portuaires notamment dans les ports transférés aux régions en 2004 ;

- par le développement du cabotage court et moyenne distance et du *feeder* entre les ports secondaires et les grands ports maritimes sous pavillons Français 1<sup>er</sup> registre. Le cabotage maritime doit être déclaré d'intérêt général comme le prévoyait le Grenelle de l'environnement, avec le ferroviaire et le fluvial dans une logique multimodale ;
- en investissant pour équiper les ports de terminaux GNL.

### Il faut un renforcement du secteur public :

- dans les administrations centrales et territoriales de l'État qui ont été soumises à des restrictions budgétaires et d'effectifs depuis plusieurs années ;
- pour la mise en œuvre d'une véritable politique maritime intégrée qui passe par un renforcement significatif des moyens publics dans l'enseignement maritime, le contrôle, la recherche et l'expertise, l'ingénierie de la biodiversité et des études d'impact ;
- il convient de mieux doter les organismes de recherche publics en moyens d'investissement, de fonctionnement, et de renforcer la dotation en personnel de ces établissements afin de mieux connaître les ressources et le fonctionnement des milieux marins et littoraux ;
- bien articuler les services entre les collectivités territoriales et les différents services déconcentrés de l'État (DDTM, DIRM, Dreal) en lien avec les établissements publics (Cerema, AFB...) en s'appuyant sur l'intérêt général et avec pour guide des critères sociaux, environnementaux et économiques ;
- revoir le contrat d'objectifs État-Ifremer 2013-2017 qui prévoit un plafonnement des ressources propres au niveau à hauteur de 2013 avec une baisse des effectifs ;
- renforcer les moyens du SHOM.

### Il faut mettre en place de nouveaux systèmes de financements et moyens

auprès des collectivités et gestionnaires de la biodiversité et à la protection des écosystèmes marins et littoraux.

### Il faut créer une direction générale de la mer et du littoral

pour mener une politique maritime intégrée et « maritimiser » les DREAL.

### Il faut une amélioration des conditions sociales des gens de mer :

- en luttant contre les pavillons de complaisance avec responsabilisation sociale et environnementale des multinationales du commerce maritime et des armateurs. La ratification par la France de la Convention maritime de l'OIT doit être une opportunité pour améliorer les garanties sociales et les conditions de travail des marins et pour lutter contre le dumping social et fiscal ;
- pour sauvegarder l'emploi des marins nationaux Enim dont l'avenir est en jeu il faut pérenniser le pavillon français et inverser le processus en place du RIF catastrophique pour l'emploi et les conditions sociales des équipages.

### Il faut une loi de protection du cabotage national et des services portuaires

pour réglementer le travail sur les côtes françaises et cadrer les opérateurs de ferries afin d'éviter le dumping social.

## **Il faut maintenir et développer une flotte stratégique pour assurer l'indépendance et la sécurité de l'approvisionnement par voie maritime**

Exemple : le décret du 23 février 2016 modifiant la loi de 1992 n'a pas répondu à cette exigence du secteur maritime.

## **Il faut travailler l'aménagement du littoral, les risques littoraux et la gestion du trait de côte en partenariat entre l'État, les collectivités locales, les acteurs socio-économiques, les usagers :**

- en faisant face aux pressions foncières et en dépassant le cadre communal par une intégration dans les futurs PLUI ;
- par une meilleure planification permettant de concilier au mieux la protection voulue par la loi littorale et le développement humain durable harmonieux des territoires littoraux ;
- par une bonne gestion intégrée du trait de côte, vis-à-vis du risque d'inondation dans le contexte de changement climatique ;
- en renforçant l'information et la participation des populations ;
- en intégrant cette question dans la stratégie régionale mer littoral en préparation et dans les différents documents de planification stratégique et spatiale de la Région (SCoT avec volet mer, SDAGE et SAGE...);
- en faisant évoluer la gestion intégrée des zones côtières vers une gestion Intégrée locale de la mer et du littoral intégrant les bassins-versants et facilitant la participation des acteurs économiques et sociaux des différents secteurs liés à la mer et au littoral.

## **Le bouquet énergétique doit évoluer en fonction du triple critère : économique, social et environnemental au fur et à mesure des avancées technologiques.**

### **Il faut développer les EMR en :**

- bâtissant une véritable « filière » des énergies marines scientifique, énergétique et industrielle créatrice d'emplois de qualité et pérennes dans les territoires et les sites portuaires ;
- assurant le développement et la maîtrise publique des réseaux et installations de production EMR ;
- soutenant financièrement au niveau national les investissements portuaires nécessaires au développement des EMR et en évitant les concurrences entre régions ;
- aidant à la construction des navires de pose et de maintenance des EMR par des chantiers nationaux proches des parcs EMR ;
- adaptant la capacité de développement des EMR dans le bouquet énergétique en fonction de l'évolution de ses potentialités comparativement aux autres composantes du bouquet énergétique ;
- lançant rapidement les premières fermes commerciales hydroliennes si le résultat des fermes pilotes le permet ;
- renforçant la recherche et le développement de manière significative ainsi que des « projets pilotes » pour le stockage de l'électricité des sites de production EMR (hydrogène, méthanisation...);
- accélérant la recherche et le développement sur les autres énergies marines moins matures (houlomoteur, énergie thermique des mers...);
- créant un pôle public de l'énergie intégrant les EMR.

## Il faut développer une pêche et une aquaculture soutenables et propres :

- en expérimentant une approche écosystémique concertée et en développant un véritable partenariat avec les pêcheurs permettant de prendre compte pleinement leur expérience et de définir des objectifs communs à long terme (sociaux, environnementaux et économiques) ;
- en faisant connaître et en valorisant les efforts d'adaptation des capacités de pêche aux ressources disponibles ;
- en travaillant l'amélioration de la sélectivité des activités y compris par la construction du navire de pêche du futur ;
- en soutenant la pêche artisanale ;
- en s'opposant à la mise en place de concessions de pêche transférables ;
- en appliquant des quotas pluriannuels ;
- en s'engageant dans un renouvellement de la flotte de pêche par des navires plus sûrs, plus sobres et offrant de meilleures conditions de travail sans augmentation de l'effort de pêche et en commençant par les plus anciens ;
- en réaffectant les aides (notamment celles du Feamp) sur la pêche artisanale et un modèle écologique d'aquaculture ;
- en développant les modèles coopératifs et les circuits courts notamment vers la restauration collective et publique ;
- en créant les labels correspondants ;
- en aidant des formes coopératives de proximité dans la transformation/distribution des produits de la mer ;
- en favorisant le développement local par des acteurs locaux (DLAL, Feamp, commissions mer littoral au niveau des Pays maritimes...) ;
- en prenant des engagements à long terme avec les moyens humains et financiers sur les programmes de surveillance et reconquête de la qualité du milieu marin.

## Il faut élaborer une stratégie de l'État français pour l'enseignement maritime :

- en amplifiant les efforts de formation maritimes, du CAP à l'ingénieur ;
- en augmentant les moyens humains et matériels des 12 lycées maritimes et de l'ENSM, pour avoir des professionnels formés aux techniques les plus modernes ;
- en créant de nouveaux lycées au plus près des activités ;
- en intégrant dans ces filières d'avenir la notion de développement humain durable.

## Il faut développer l'éducation à la mer et la formation aux métiers de la mer :

- en sensibilisant le public aux enjeux maritimes, en allant au-delà d'une simple communication, en mettant en place une véritable éducation à la mer (Exemple Réseau Melglaz en Bretagne) ;
- en créant des Maisons de la Mer, des « ports-centers ».

## Il faut mettre en place une gouvernance à 5 et sur 4 niveaux permettant une réelle participation des organisations syndicales des salariés des multiples secteurs liés à la mer et au littoral :

- en respectant la gouvernance à 5 (État, élus, employeurs, syndicats, ONG) à tous les niveaux tel que prévue dans le Livre bleu ;
- en créant 4 niveaux de gouvernance : national (CNML), par façade (CMF), régional (Conférence mer littoral CRML), et infrarégional (conférence locale mer littoral) ;

- en maintenant les DIRM actuelles et en augmentant leurs moyens même en cas de regroupement des CMF ;
- en « maritimisant » les Dreal avec les moyens nécessaires ;
- en renforçant les DDTM ;
- en augmentant sensiblement le nombre des représentants salariés dans les différents niveaux de gouvernance et en leur donnant les moyens de participer réellement aux différentes réunions des instances et des groupes de travail.