# Aux assises de la mer, une plateforme revendicative pour les militants !

***Le 15 novembre dernier, la CGT organisait à Brest les Assises sociales et environnementales de la mer et du littoral. L'enjeu : l'élaboration d'une plateforme revendicative commune pour le développement économique des zones côtières et de la mer, dans le respect de l'environnement et des droits sociaux.***

« *La mer, ses activités, ses travailleurs sont des sujets trop peu abordés et structurants pour l'avenir de la planète. C'est pourquoi cette journée qui va nous permettre de coordonner une plateforme revendicative commune, est très importante* », soulignait le 15 novembre dernier Thierry Gourlay, secrétaire du Comité régional CGT Bretagne, en introduction des Assises sociales et environnementales de la mer et du littoral, organisées par la Confédération à Brest, sur le site d'Océanopolis, un parc de découverte et de recherche sur les océans.

Les océans c'est en effet 70 % de la surface du globe. Autant dire un sujet d'importance. D'autant que la France présente sur deux continents et dans tous les océans sauf l'Arctique, est le second espace maritime mondial. « *En métropole, cela représente 450 000 emplois liés aux activités de*

**« Les océans c'est 70 % de la surface du globe. Autant dire un sujet d'importance. D'autant que la France présente sur deux continents et dans tous les océans sauf l'Arctique, est le second espace maritime mondial. »**

*la mer, soit 1,7 % du total de l'emploi national direct, dont 95 % se font sur le continent, pour une valeur ajoutée de 30 milliards d'euros »,* a souligné Guy Jourden, président du Conseil de développement de la métropole et du pays de Brest et représentant CGT au Conseil maritime de la façade nord-atlantique-manche-ouest, chargé de brosser un état de la situation maritime du pays.

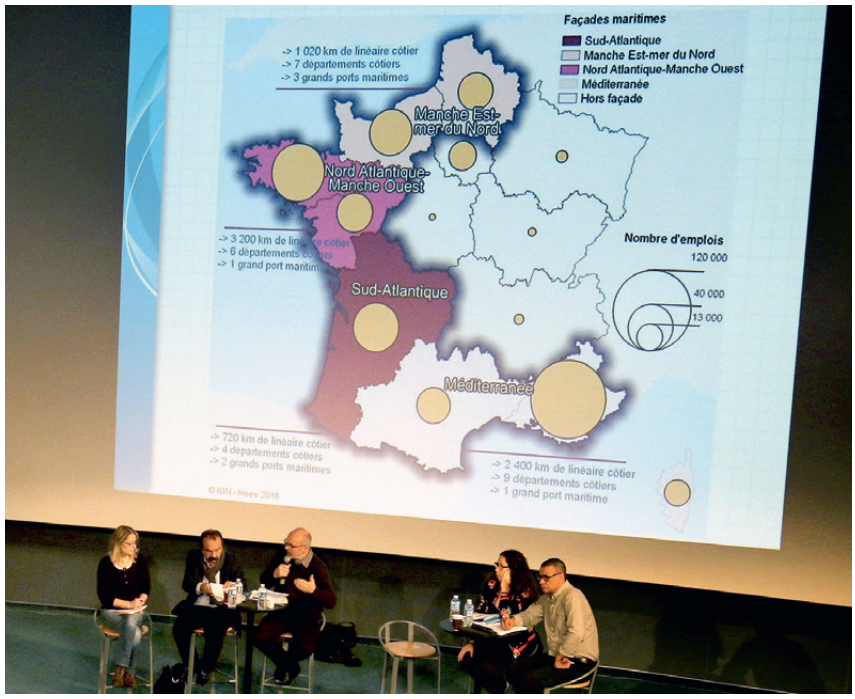
L'enjeu est de taille et n'a pas échappé à la CGT. Plus de 120 militants, représentant 13 métiers et syndicats sur les 19 qui touchent de près ou de loin aux métiers de la mer et du littoral, ainsi que les syndicats des quatre façades maritimes françaises (cf. encadré p. 4) avaient d'ailleurs répondu présents. Ils ont balayé les atouts et problèmes rencontrés dans leurs professions, qui vont de la pêche, aux activités liées aux ports et aux docks, en passant par l'industrie navale, la défense, la recherche, l'enseignement, l'alimentation, les transports, l'énergie, les services publics, le tourisme… Des métiers, souvent en proie à des conditions de travail de plus en plus difficiles, des salaires bas et peu attractifs. Sans parler des manques criants en matière de formation qui aboutissent bien souvent à l'emploi massif de travailleurs détachés, ou à la non-reconnaissance des qualifications par les employeurs. Autant de maux, ont constaté les participants, dont les métiers de la mer n'ont pas le monopole, mais qui sont fortement ressentis par les travailleurs dans ces secteurs.

Comment favoriser un développement harmonieux des activités liées à la mer et au littoral, se sont demandé les militants. Car *« la mer est au même titre que la terre, la cible du capitalisme débridé »,* a lancé Thierry Gourlay. Et la surexploitation des ressources, les marées noires, la surpêche industrielle, la pollution, menacent l'avenir de la planète. Un contexte et un enjeu important pour la CGT, qui souhaite accompagner sa politique revendicative d'une politique de propositions, pour exiger d'autres choix, comme l'a rappelé Philippe Martinez, à quelques mois du 52e Congrès confédéral.

Au cours des débats, de nombreuses convergences sont d'ailleurs apparues, en particulier dans le domaine social, pour lutter contre le dumping social et à la mise en concurrence des salariés à l'échelle internationale, favorisée par les pavillons de complaisance. Était également à l'ordre du jour, la question de la formation initiale et continue à développer de toute urgence, selon les militants. Ainsi, à Marseille a expliqué un militant, la CGT s'est investie pour proposer des formations spécifiques aux métiers de la navale. Le syndicat réclame également que les employeurs s'investissent pour former les jeunes et les salariés à leurs besoins spécifiques et une hausse du SMIC à 1 800 euros pour rendre les métiers de la mer plus attractifs malgré des conditions de travail souvent très difficiles.

## Travailler ensemble pour un développement harmonieux de la mer et du littoral

La journée devrait permettre, a expliqué Isabelle Robert, animatrice du collectif « mer et littoral » de la CGT et coresponsable de la Fédération nationale de l'équipement et de l'environnement CGT (FNEE-CGT), *« de s'écouter, entre secteurs professionnels et territoires et d'établir un diagnostic commun et des propositions à partir des réalités de terrain ».* Elle a également ouvert des pistes pour travailler ensemble sur les différents chantiers que constituent les filières industrielles traditionnelles comme celle de la déconstruction des navires civils et militaires en fin de vie, en France et en Europe pour laquelle la CGT milite depuis plusieurs années. Cela suppose, a souligné Nadia Salhi, copilote de collectif confédéral « Développement industriel et développement humain durable », la mise en place d'une vraie stratégie nationale et une intervention forte de l'État. Les besoins sont aussi importants pour le renouvellement de la flotte, la construction de nouveaux navires et de pétroliers qui ne soient pas des géants des mers polluants qui sillonnent actuellement la planète. Et pourtant les entreprises de construction et de réparation navales réduisent actuellement leurs activités, a expliqué un militant de l'arsenal de Brest. En matière d'énergie, la CGT milite aussi pour que la France se mette enfin aux énergies renouvelables, une filière dans laquelle la France a pris un retard considérable, aussi bien dans la recherche que dans la construction et la maintenance, a expliqué Laurent Hérédia, secrétaire fédéral en charge de la politique revendicative de la Fédération nationale des mines et de l'énergie (FNME). Une filière à bâtir pour favoriser le mix énergétique et privilégier les circuits courts, ont rappelé des militants, car c'est un vivier d'emplois très important, comme l'a souligné Philippe Martinez. *« Leur organisation se doit d'articuler respect des écosystèmes et droit des salariés et c'est dans ce cadre que les assises doivent apporter leur contribution*




*à la campagne confédérale de reconquête de l'industrie »,* a ajouté Nadia Salhi. Laurent Hérédia s'est également interrogé sur le coût de l'implantation d'éoliennes offshore au large des côtes de l'Hexagone, bien supérieur à celui de la mer du Nord, en raison de la profondeur des fonds. Il plaide d'ailleurs plutôt pour le développement sur nos côtes d'éoliennes flottantes. À Brest, un polder (avancée de terre sur la mer) avec un quai pouvant supporter de très lourdes charges, est d'ailleurs en construction sur des fonds publics. L'idée ? Favoriser la fabrication, le stockage et le transport des pièces des éoliennes, au plus près des sites d'implantation du parc. Reste cependant à faire venir les entreprises, qui, pour l'instant ne se précipitent pas, a rappelé Laurent Hérédia…

La question de la protection de la santé des salariés du secteur, et de l'indemnisation des veuves des marins ou des travailleurs de la réparation navale, morts prématurément car ils ont été exposés à l'amiante, a aussi été soulevée avec force (par un militant). Une bataille de tous les instants qui reste à mener, même si de nombreuses mobilisations comme celle du 25 septembre dernier, ont déjà eu lieu, à l'appel des syndicats CGT.

Les assises ont aussi été, a conclu Isabelle Robert, *« une étape pour la confédéralisation des constats et des propositions syndicales ».*

Reste à continuer dans cette voie, en poursuivant les coopérations à tous les niveaux pour porter des projets communs. *« Cela suppose, a ajouté Isabelle Robert, de renforcer les liens entre les organisations territoriales et les fédérations et de renforcer les coopérations syndicales, tout en multipliant les lieux d'échange ».* À l'image de ce qui se fait déjà, par exemple, à la CGT transport, qui travaille au développement de plateformes multimodales. Sans oublier d'ouvrir le débat aux syndicats d'outre-mer. Les questions internationales, l'environnement et l'aménagement du territoire sont aussi de gros chantiers à traiter. Le tout impose l'intervention du mouvement syndical, trop souvent oublié des grandes réunions sur le sujet. Ainsi, la CGT n'était pas conviée aux « Assises de l'économie de la mer et du littoral » qui se sont tenues à Brest fin novembre sous l'égide du journal *Le Marin,* filiale de *Ouest-France,* en présence des seuls employeurs et acteurs politiques.La CGT a pu s'exprimer à l'occasion des assises de l'économie de la mer en diffusant plus de 1 000 tracts et en participant à une table ronde sur les questions de formation professionnelle maritime avec la présence de Jean-Philippe Chateil, secrétaire général de la Fédération des officiers de marine marchande.Un premier pas, également relayé par les collectifs qui se mettent en place sur les quatre façades maritimes françaises (cf. encadré) pour porter les propositions des salariés du secteur pour le progrès social, dans le respect de l'environnement, notamment auprès du Conseil national de la mer et des littoraux[1]. Avec également en ligne de mire la préparation du 52e Congrès, auquel ces assises n'auront pas manqué d'apporter leur contribution. ■

**L'Hexagone, c'est quatre grandes façades maritimes :**

▶**Manche Est-mer du Nord :** 7 départements côtiers, 3 grands ports, 1020 kilomètres de linéaire côtier…

▶**Sud-Atlantique :** 4 départements côtiers, 2 grands ports maritimes, 720 kilomètres linéaire côtier.

▶**Nord Atlantique-Manche Ouest :** 6 départements, 1 grand port maritime, 3 200 kilomètres de linéaire côtier.

▶**Méditerranée :** 2400 km de linéaire côtier, 9 départements, 1 grand port.

(1) mis en place en 2010 à la suite du Grenelle de la mer, il définit les objectifs d'aménagement, de protection et de mise en valeur de la mer et des littoraux, dans une perspective de gestion intégrée des zones côtières.

**La mer en quelques chiffres :**

▶**2/3 de la population** mondiale vit à moins de 100 kilomètres des côtes.

▶La France est le **2e espace maritime** mondial, avec 11 millions de km².

▶L'Hexagone : **26 départements côtiers** et **7 200 km de côtes.**

▶**97%** des surfaces maritimes françaises en **Outre-mer.**

▶**8,5 millions** de résidents français vivent dans les **communes littorales,** dont **2,5 millions en outre-mer.**

▶L'Economie maritime et littorale fournit **450 000 emplois** directs en France dont **202 700 salariés** dans le tourisme littoral, dans **55 000 établissements.**

# Préserver la mer, ses activités, ses travailleurs, et ses emplois !

***Le secrétaire du Comité régional CGT Bretagne a posé les bases de cette journée confédérale. S'est ensuivi un échange avec les militants, qui étaient venus nombreux, participer à l'événement !***

Thierry Gourlay, secrétaire du Comité régional CGT Bretagne, introduit les Assises. *« Cette journée confédérale, un évènement pas courant »,* se tient à Brest, pour entamer une discussion autour de sujets trop peu abordés collectivement et qui pourtant sont structurants à plus d'un titre pour l'avenir de la planète. Dans ce domaine comme dans d'autres, les enjeux de la transition sont importants. La mer, ses activités et ses travailleurs sont en effet la cible d'un capitalisme débridé qui entend faire de la mer ce qu'il a fait de la terre, à savoir un territoire d'inégalités, de développement des oppositions qui génèrent des conflits dans plusieurs endroits du globe. Paradoxalement, la mer est aussi un *« parcours obligé pour des milliers de personnes qui fuient la guerre pour tenter de trouver des terres meilleures ».* Autant de raisons qui rendent ces assises importantes pour la CGT, qui entend faire évoluer les convergences autour

des activités liées à la mer, et surtout pour les personnels qui y travaillent, de quelques secteurs qu'ils soient.

C'est lors des dernières assises de l'Union interfédérale des transports (UIT) en novembre 2017, que l'idée de préparer les « Assises de la mer et du littoral » a germé. Elle fait suite aux « États généraux de l'industrie » de février 2017, qui se sont poursuivis par la création d'un collectif confédéral naval, animé par Fabrice David ainsi qu'un collectif national CGT « mer et littoral », ces deux groupes de travail étant sous la responsabilité de la commission industrie de la Confédération.

Si nous sommes à Brest aujourd'hui, c'est aussi parce que la ville est devenue une place mondiale pour les questions liées à la mer. Elle accueille un campus de la mer depuis 3 ans, et un campus sur les métiers de la navale vient d'ouvrir il y a quelques semaines. Il y a également les promesses de développement industriel autour des énergies marines renouvelables qui se font attendre, mais qui n'empêchent pas les collectivités d'investir, puisque ce ne sont pas moins de 240 millions d'euros qui sont mis aujourd'hui par la région, la métropole et le département.

***« Si nous sommes à Brest aujourd'hui, c'est aussi parce que la ville est devenue une place mondiale pour les questions liées à la mer. »***

## Brest c'est aussi un centre de recherche avec des établissements comme l'Ifremer

Plus généralement, la Bretagne est forcément impactée par ce qui touche de près ou de loin à la mer, puisque 40 % de sa surface est maritime et pas moins de 75 % des habitants vivent à moins de 60 km de la côte, que ce soit de la Manche au nord, ou de l'Atlantique au sud. Si nombre d'activités industrielles dépendent de la mer, il y a aussi le volet militaire qui est important. Mais, Brest c'est aussi un centre de recherche avec des établissements comme l'Ifremer (Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer) et le Polmer (Pôle mer-atlantique). Ce pôle de compétitivité « monde » de la mer génère beaucoup de réflexions mais aussi d'argent public pour que les entreprises s'en accaparent, bien que nous ne puissions pas encore en mesurer les effets, notamment sur l'emploi.

Voilà les quelques raisons qui pourraient justifier, s'il en était besoin, que nous sommes au bon endroit pour parler de la mer, des activités qui en découlent et des travailleurs qui en dépendent. Nous commencerons par faire un état des lieux des activités liées à la mer et du travail syndical que nous faisons. L'important pour la CGT aujourd'hui est de mesurer les multiples activités liées à la mer. Celles visibles, comme la navale, les activités

portuaires, les transports, mais aussi celles, moins visibles, comme la météorologie, la recherche, la connaissance des fonds marins, les douanes, mais aussi la sécurité maritime qui génère nombre d'emplois, souvent publics d'ailleurs.
Le maritime, c'est pour nous l'ensemble de ces activités qui se complètent et forment la « maritimité », qui est aussi la résultante de la manière dont la mer est exploitée. Cette « maritimité » a évolué au fil du temps, mais peut-être avec une dimension nouvelle depuis un peu plus d'un siècle avec l'avènement de l'industrie, mais aussi particulièrement depuis la conquête des congés payés qui ont contribué à modifier l'utilisation du littoral, du moins en France, avec des impacts non négligeables sur les activités industrielles.

## Les Assises économiques de la mer et du littoral

Dans un second temps, à partir de cet état des lieux, nous mettrons en avant les revendications, qui seront partagées et portées par les syndicats, sur les lieux de travail et aux décideurs, notamment durant les « Assises économiques de la mer et du littoral », organisées les 27 et 28 novembre. Un rendez-vous annuel des acteurs de l'économie maritime, qui devrait rassembler près de deux mille professionnels et institutionnels, auquel les travailleurs ne sont pas conviés. Ce qui n'a pas empêché la CGT de se faire entendre à plusieurs reprises, comme ce fut le cas à Brest en 2009, mais aussi à Biarritz, il y a quelques années.
La motivation de nous réunir ici aujourd'hui part du constat simple des difficultés que nous rencontrons maintenant depuis plusieurs années pour coordonner une démarche confédéralisée autour des activités de la mer, par exemple, pour donner des avis sur la stratégie mer et littoral, dans le cadre d'États généraux de la mer, ou encore dans les différents conseils maritimes de façade, ou les CESER (Conseil économique, social et environnemental) dans lesquels nous sommes amenés à prendre position.
Vous avez dans vos dossiers le travail qui a été réalisé par le collectif national « mer et littoral » pour inscrire nos revendications dans la stratégie « mer et littoral ». Si c'est un travail de qualité, son élaboration reste trop réduite pour en faire un bien partagé, même si le contenu émane des professions et des réalités territoriales. Nous avons besoin de lui donner une vie collective pour qu'il puisse trouver sa place dans toutes les professions et servir de base à tous nos syndicats.
Nous savons que les professions ont des revendications particulières, et nous avons besoin de les partager afin de pouvoir les coordonner pour définir notre stratégie syndicale pour les activités de la mer, mais aussi pour les personnels de ces activités, que celles-ci soient sur mer ou sur terre. Il faut mesurer que 95 % des activités liées à la mer se font sur terre. Cela suppose que s'il y a beaucoup de travailleurs sur terre, il y en a aussi sur la mer, et je pense particulièrement aux marins, qu'ils soient pêcheurs dans la marine marchande, sur les ferries, ou encore dans le tourisme…
Il est recensé 19 fédérations dont le champ d'activité touche à la mer ou au littoral, dont 13 sont aujourd'hui présentes. C'est beaucoup de fédérations de la CGT, alors que l'on pourrait penser que seules les fédérations de l'UIT, des ports et docks, de la métallurgie ou des travailleurs de l'État sont concernées.
Si la CGT est présente dans les grands secteurs industriels, et notamment chez les dockers chez qui nous sommes bien implantés, dans d'autres secteurs, c'est plus difficile comme dans le nautisme, ou le tourisme, ou les petits chantiers de construction et de réparation navale qui représentent pourtant la majorité des salariés. Nous pouvons donc réfléchir à poser les jalons pour une activité CGT maritime qui pourrait parler à ces milliers de travailleurs, qui ne nous attendent peut-être pas, mais qui pourraient être intéressés par nos projets et propositions.
Les secteurs publics sont aussi fortement représentés dans le milieu de la mer, sur les enjeux environnementaux, bien sûr mais aussi de contrôle, avec toutes les difficultés que peuvent rencontrer les personnels de l'État.
Cet après-midi, nous vous proposons de réfléchir sur des axes de travail qui pourraient être des chantiers à construire entre nous dans les semaines et les mois à venir. Car si nous ne partons pas de rien, la confédération a déjà réfléchi notamment à la déconstruction des navires. Il reste beaucoup à faire pour ne pas laisser le champ libre à la financiarisation.
Nous avons identifié 4 thématiques structurantes pour débuter :
➡ Tout ce qui touche à l'industrie ;
➡ Les enjeux environnementaux ;
➡ La question des transports, en lien avec les travaux de l'UIT ;
➡ Et la question du travail, notamment la formation professionnelle, pour répondre aux besoins d'emplois qualifiés qui manquent, nécessaires à l'exigence d'une réelle stratégie maritime en France.
Guy Jourden, président du Conseil de développement de la métropole et du pays de

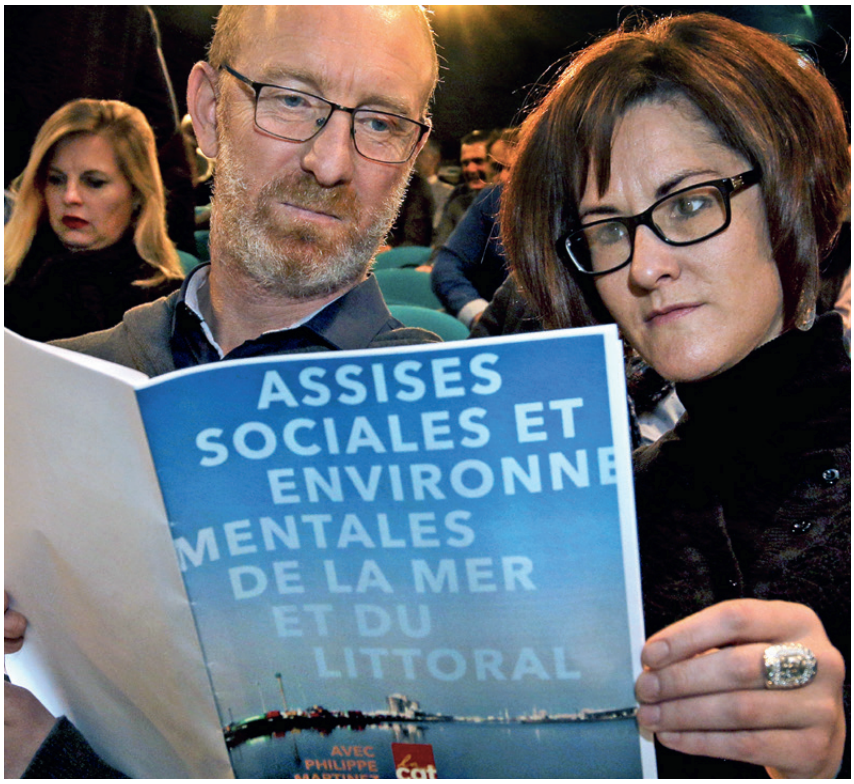
Thierry Gourlay, secrétaire du Comité régional Bretagne.

Brest précise : « *Comme le rappelait Thierry Gourlay, l'économie maritime englobe de nombreuses activités liées aux océans, mer et côtes : les produits de la mer et leur transformation, la construction navale, le transport maritime et fluvial, l'exploitation des ports, le sauvetage en mer, les activités nautiques, l'extraction de matériaux marins, la production d'électricité, les travaux maritimes, les câbles sous-marins, le parapétrolier offshore, la banque et assurance, la marine nationale, l'intervention publique et la recherche marine civile, la formation aux métiers de la mer, mais aussi le tourisme. Soit 450 000 emplois, dont la moitié dans le tourisme littoral (228 000) : les deux tiers dans l'hôtellerie/restauration et un tiers dans les activités récréatives, culturelles ou commerciales. L'intervention publique compte 15 % des travailleurs (69 000 personnes), la pêche/aquaculture 11 % (près de 51 000 personnes, le transport maritime et fluvial de passagers et marchandises, 10 % (45 000 personnes), la construction de navires, bateaux et équipements nautiques, 8,7 % (39 0000 personnes), les énergies renouvelables marines, 1,7 % (8 000 emplois). 84 % de ces travailleurs, des hommes pour 58 % des emplois, sont en CDI et 79 % à temps plein, répartis dans 55 100 établissements. Depuis 2007, la France développe une politique maritime (SNML, Stratégie nationale pour la mer et le littoral) visant un développement durable des activités maritimes et la préservation du milieu marin en métropole et en outre-mer, où quatre bassins maritimes ont été définis et bénéficient de conseils maritimes ultramarins : il s'agit de lutter contre le changement climatique, en développant l'économie circulaire et en assurant une meilleure connaissance et compréhension par le plus grand nombre des enjeux écologiques, sociaux et économiques associés à la mer ; de maintenir l'attractivité du littoral en préservant les écosystèmes littoraux et marins ; de permettre une croissance durable dans les différents secteurs de cette économie ; d'assurer le rayonnement de la France comme nation maritime. Un état des lieux des activités maritimes de chaque façade maritime française et un document stratégique de façade sont en cours d'élaboration, pour préciser et compléter les orientations de la stratégie nationale.*

*Les quatre façades maritimes de l'Hexagone (Manche Est - Mer du Nord, Nord Atlantique Manche Ouest, Sud Atlantique SA et Méditerranée) disposent d'un conseil maritime de façade, avec un collège représentant les salariés. Malheureusement, la CGT n'y occupe que peu souvent sa place* ».

Camille Pujol, du Conseil maritime Manche Est - Mer du Nord, rappelle que la mer c'est 80 % de la surface du globe et que la transition écologique est au centre de tout. Car la mer est soumise à toutes les pollutions chimiques et plastiques. Il faut donc avoir une vision circulaire « terre mer » prospective et non corporatiste, qui ne soit pas centrée uniquement sur la France, mais qui s'ouvre à l'Europe et au monde, notamment dans le domaine de la coopération économique et de l'amélioration des droits des salariés, a-t-il rappelé. Cela pose également la question d'une gouvernance mondiale sous l'égide de l'ONU. Il faudrait également lancer un débat sur le secteur des énergies marines renouvelables en devenir, dont aucune véritable filière ne se met en place en France aujourd'hui. Il souhaite également que l'État prenne des engagements forts dans cette filière afin de la développer dans les eaux territoriales françaises. ■

**Jean-Paul Hellequin, porte-parole de la CGT des marins du Grand Ouest**, invite à ne pas réduire le transport et les activités maritimes à une région ou à un pays. En outre, alors que 90 % des échanges mondiaux passent par la mer, l'aspect social dans le milieu maritime est totalement bafoué, a-t-il souligné. *« Sur 1, 800 000 marins dans le monde, les 4/5e viennent de pays très pauvres »*, met-il en avant. De plus 35 % des bateaux sont des navires poubelles. *« Il faut donc que nous passions à la vitesse supérieure et que nous soyons présents dans toutes les instances internationales afin d'attirer l'attention sur le mauvais état du transport maritime »*, a-t-il lancé. *« Et sans faire de corporatisme, il faut mener un combat en faveur des marins étrangers dans les ports français et j'aimerais que nous soyons tous plus solidaires »*. Par ailleurs, il confirme la nécessité de procéder à une analyse de la question du gigantisme des navires, qui représente un réel danger pour la mer et pour les marins à bord. S'agissant de la formation, il regrette qu'à la sortie des lycées professionnels maritimes, les jeunes perdent leurs modules s'ils ne naviguent pas immédiatement. À cet égard, c'est selon lui, le rôle de la CGT, d'obtenir que l'Éducation nationale aille parler aux jeunes des métiers de la mer. La CGT, au plus haut niveau, devrait également interroger les armateurs français sur la poursuite de la formation des marins.




**Xavier Petrachi, représentant du Comité régional Occitanie et du CESER Occitanie**, souligne que sur la façade Occitanie de la Méditerranée, c'est le tourisme qui pèse le plus économiquement. *« À la question sociale qui est posée, s'ajoute donc une problématique environnementale, notamment en raison de la surpêche et des porte-conteneurs de plus en plus gros et de plus en plus polluants qui sillonnent la Méditerranée, et provoquent de nombreux accidents »*. Le boom démographique représente un autre défi pour la région, en raison du grand nombre de personnes qui viennent s'y installer (+ 7 millions d'habitants d'ici 2 040). Elle sera la troisième région en termes de démographie d'ici 2040, devant PACA. Se pose donc des questions autour de la gestion de la qualité de l'eau, de la gestion des territoires, du maintien des campagnes et des milieux littoraux et des activités de la pêche, notamment à Sète qui a des chaluts et de nombreux petits métiers. Le CESER catalan a mis en place un groupe de travail entre la France et l'Espagne, rappelle-t-il, dont les premières réunions ont eu lieu en novembre 2018. On y discute notamment de la surpêche et des besoins en nouveaux modèles de chaluts pour préserver la faune car les poissons ne grossissent plus. La région a également mis en place un parlement de la mer, auquel ne sont pas conviés les syndicats, mais qui réfléchit à la surpêche, au changement climatique et aux systèmes lagunaires qui se défont.

**Didier Baugas, membre du conseil d'administration de l'ANCAV**, souligne que le tourisme est la première industrie mondiale et un poste important dans le budget des familles. Le littoral breton, avec 406 000 lits à moins de 20 kilomètres du littoral, sans parler des résidences secondaires, est quant à lui, la première destination pour la mer en France et représente 1/3 du marché français de la thalasso. Les sports nautiques et le tourisme social avec 400 établissements sont également très développés dans la région. Sans parler des 120 écoles de voile qui attirent chaque année 500 000 personnes. Les employeurs du secteur qui emploient 507 000 emplois salariés rencontrent cependant des difficultés récurrentes

de recrutement chaque année, notamment en Bretagne. Quelques expériences ont vu le jour en la matière, notamment des groupements d'employeurs régionaux ou mer montagne, mais elles restent limitées et ont été peu suivies d'effets. Didier Baugas pointe également la nécessité de pérenniser cette offre et d'accompagner les nécessaires rénovations de l'existant, afin de promouvoir un tourisme accessible au plus grand nombre et porteur d'une volonté de brassage social et de défense de l'environnement.

**Pierre Watremez, de la CGT environnement**, demande qu'une place plus importante soit accordée aux territoires d'outre-mer dans les débats, dans la mesure où les territoires ultramarins sont tous insulaires, à l'exception de la Guyane. Le trafic maritime, la pêche et le tourisme sont présents sur l'ensemble de ces territoires, où les habitants et les travailleurs ne sont pas nécessairement en mesure de répondre aux évolutions climatiques et à l'érosion des côtes. Il en résulte un besoin de formation, notamment dans le domaine de la recherche et développement. En outre, un focus lui semble indispensable sur certains territoires ultramarins, particulièrement menacés par le changement climatique.

**Olivier le Pichon, Secrétaire de l'UL de Brest**, préconise une analyse stratégique des chiffres, qui sont, selon lui, révélateurs de la misère de la politique maritime. Aucune politique maritime nationale n'est fixée et le ministère de la Mer n'existe plus depuis longtemps, constate-t-il. *« Il faut mener un combat énergique, affirmer que la mer est victime elle aussi du libéralisme le plus échevelé, et que l'État doit là aussi reprendre son rôle d'organisateur des politiques industrielles, qui n'est que le fil conducteur de choix de société »*, a-t-il lancé. La CGT a également besoin d'entretenir des liens internationaux dans le domaine maritime, faute de quoi il serait compliqué de développer une vision, qui resterait ethnocentrée, affirme-t-il. Par ailleurs, une grande part d'argent public est dévolue à un faible nombre d'activités industrielles, notamment dans la réparation navale civile à Brest. La nécessité de nationalisation de ces secteurs doit être affirmée. Olivier le Pichon dénonce également la course au gigantisme, qui vise à construire des navires de plus en plus grands, notamment pour le transport des conteneurs. Ainsi 127 navires sont actuellement en construction. La CGT doit se poser la question d'une alternative possible à la construction de ces bateaux. Par ailleurs, les chiffres mettent en avant un déficit de formation pour l'ensemble des questions maritimes, un sujet sur lequel il faut également se pencher d'urgence, affirme-t-il. Ainsi à Brest, il y a plusieurs lycées professionnels, mais aucun ne forme aux métiers de la mer. *« Il faudrait affirmer qu'il existe un besoin d'un réseau de formation, alors que la réforme de l'enseignement en cours remet en cause la formation initiale. Il faut que la CGT porte l'idée que l'on peut former en formation initiale des milliers de jeunes aux nouveaux métiers de la mer »*, dit-il.

**Camille Pujol**, secrétaire général des personnels de l'administration de la mer, rappelle que les lycées professionnels maritimes se trouvent sous la tutelle d'académie des quatre DIRM (Direction inter-régionale de la mer), dont le rôle académique est très contestable. De ce point de vue, une révision du système semble nécessaire.

**Roland Guilcher, du syndicat de l'Arsenal de Brest**, insiste sur le fait que les établissements du ministère des Armées doivent apporter leur contribution et se donner les moyens d'assurer la protection du littoral. S'agissant de l'outre-mer, le ministère des Armées doit assurer une mission qui dépasse la seule protection du littoral (l'assistance aux personnes notamment). Dans le cadre des activités de Naval Group, à Brest, le plus gros établissement à Brest, un appauvrissement de l'outil industriel et une diminution des surfaces industrielles sont observés. On ne s'occupe plus que de maintenance et on veut repousser vers l'export. Or, la promotion des activités d'export pose, selon Roland Guilcher, la question de l'exportation des armes dans des pays tels que l'Arabie Saoudite, l'Egypte ou le Brésil. Des questions éthiques que

la CGT doit se poser, comme celles de la diminution en cours des surfaces industrielles. Parmi les pistes de diversification, la CGT porte celle de la déconstruction depuis plusieurs années. Elle est toutefois confrontée au fait que les industriels et les pouvoirs publics s'y montrent parfois réticents, comme ce fut le cas à Brest, où cela s'avère finalement possible, comme le démontre la présence d'un industriel qui s'est lancé dans cette activité avec succès. Il y aussi l'éolien flottant, avec un polder qui est en train de se construire, bien qu'aucun industriel ne se soit encore manifesté. Pourquoi ne relancerait-on pas également à Brest la construction neuve, se demande Roland Guilcher. La CGT qui a distribué des tracts à ce sujet en octobre dernier, porte ce projet depuis un an et affirme que pour 5 millions d'euros, cela s'avère intéressant, car les infrastructures et notamment les bassins existent. Pourtant jusqu'à présent la direction de l'Arsenal ne propose que de fabriquer des morceaux de sous-marin.

**Michel le Cavorzin, secrétaire général de la Fédération des marins**, déplore la forte diminution du nombre de marins en France ainsi que la dégradation de leur situation sociale. Seuls 5 % des marins sont français à l'international ; 50 % d'entre-eux travaillent sur des navires à passagers, le reste des marins étant occupés dans les services de remorquage et les Phares et Balises. Un grand nombre de compétences sont en train d'être perdues, notamment sur les pétroliers. De plus, en France, il n'existe quasiment plus de navires sous pavillon français. Dans le domaine du commerce, les marins peinent à trouver un emploi et quand ils sont engagés, c'est dans des conditions « au ras des pâquerettes ». Dans le secteur de la pêche, au contraire, la main-d'œuvre se fait rare. En effet, ce métier est difficile, peu payé et présente des conditions sociales éprouvantes. Par ailleurs, l'ensemble du secteur de la pêche s'interroge sur les conséquences potentielles du Brexit, la moitié de la pêche française s'exerçant dans les eaux de l'Atlantique Nord. À ces sujets s'ajoute l'attaque de l'Europe sur la libéralisation portuaire dans le domaine du remorquage, qui permet une ouverture à la concurrence étrangère. Michel le Cavorzin pointe également le manque d'adéquation du système éducatif maritime avec les besoins. Il appelle à une révision de la formation initiale, afin que les marins français soient formés pour répondre à la demande au niveau national et au niveau international. *« En France il ne reste que 5 armateurs, ce qui est totalement insuffisant pour répondre aux besoins de l'Hexagone, souligne-t-il. Enfin, s'agissant de la pollution des navires, si dans l'Hexagone les navires doivent être équipés de filtres pour réduire des émissions de gaz à effet de serre et de soufre, les navires internationaux n'ont pour autant aucune obligation en la matière dans les ports français ».*

**Philippe Martinez, secrétaire général de la CGT**, insiste sur l'importance de partager un même état des lieux pour montrer la diversité des situations et développer une vision cohérente des besoins en matière maritime. Il alerte contre un discours uniquement tourné vers les activités nouvelles au détriment de la construction de navires et de la navigation. *« Ce n'est pas parce que les activités datent qu'elles sont dépassées ou obsolètes », a-t-il souligné. Dans la perspective de l'adéquation des compétences aux métiers, la formation à travers les écoles des métiers de la mer lui apparaît comme un enjeu important. « Les questions sociales doivent être au cœur de tout »,* affirme-t-il également. De plus, le débat ne doit pas rester uniquement français. Aucun argent public, par exemple, ne doit être utilisé dans le cadre d'appel d'offres pour des entreprises qui ne respectent pas au minimum les normes internationales de l'OIT.

**Daniel Tourlan, du Comité régional PACA**, se réjouit de l'avancée des débats sur la déconstruction des navires. Il reste toutefois à obtenir une volonté politique pour la mettre en place. De plus, le manque de lien et de travail en commun au sein de la CGT est susceptible de poser des difficultés.

**Stéphane creach, du Comité régional de Bretagne**, craint qu'à l'occasion des « Assises de l'économie de la

mer », le patronat utilise l'argument de la difficulté à trouver de la main-d'œuvre pour justifier l'appel à celle de pays tiers et la délocalisation d'activités. Il invite à travailler sur les besoins d'emploi, la juste rémunération dans les métiers de la mer, la formation et les reconversions professionnelles possibles.

**Cyril Morin, Fédération CGT des ports et docks**, évoque l'élaboration d'un document par la Fédération qui dresse des constats et des propositions sur la relance des ports français, qui a été transmis au monde portuaire et au monde politique. Il observe que les ports français accusent un retard dans les trafics depuis 2008, en décalage avec les principaux ports européens, en particulier pour les conteneurs. De plus, l'économie française souffre d'une désindustrialisation préjudiciable au vrac solide et liquide des matières premières. Par ailleurs, la gouvernance des grands ports maritimes, ne permet pas toujours de prendre des décisions dans l'intérêt des acteurs portuaires, et donc de l'emploi. Pourtant, les ports français se présentent comme de véritables potentiels pour les territoires et leur économie.

**À la Fédération nationale des ports et docks, sept propositions ont été formulées :**

- ▶ renforcer le rôle des ports et réaffirmer leur ambition industrielle, à travers une gouvernance plus intégratrice des acteurs portuaires ;
- ▶ maintenir et valoriser les espaces fonciers ;
- ▶ améliorer les dessertes terrestres et promouvoir le caractère multimodal des ports maritimes et fluviaux ;
- ▶ faire de l'État actionnaire un État stratège promoteur de ses ports, assumant ses missions régaliennes et d'aménagement ;
- ▶ promouvoir une politique d'investissement ambitieuse ;
- ▶ renforcer et maintenir la qualité des compétences et des savoir-faire des travailleurs dockers et portuaires français ;
- ▶ amplifier le caractère industriel des ports, à travers le renforcement de la filière navale.

**Francine Desnos, secrétaire du comité régional Pays de la Loire**, s'interroge sur le développement du tourisme qui est à l'œuvre aujourd'hui. Elle fait état d'une étude sur le tourisme social en Pays de la Loire validée par le CESER qui devrait permettre de mieux travailler sur ces questions. Elle demande que les régions travaillent mieux ensemble afin d'éviter la logique de mise en concurrence des territoires littoraux au regard des enjeux à venir.

**Olivier Laurent, de l'Arsenal de Lorient**, sollicite une position ferme de la CGT au sujet de la poursuite de la vente d'armes à des pays qui massacrent des populations civiles. De plus, il invite à ne pas laisser le patronat réorganiser l'industrie navale, civile et militaire en Europe.

**Eddie le Goulven, secrétaire général du syndicat CGT des dockers de Lorient,** évoque le cas emblématique du port de Lorient, dont le tonnage de vrac agroalimentaire est en baisse de 20 % sur les 10 dernières années, pour mettre en cause le manque de volonté politique de développement du port. Le port de Lorient est équipé d'infrastructures non utilisées, qui devraient permettre de diversifier l'activité. Alors que le terme du contrat de concession approche, il lui semble urgent d'interpeller la région.

**Pascal le Mentec, des chantiers du Rohu,** illustre l'évolution de l'emploi de la construction navale civile dans le pays de Lorient, passé de 600 personnes au plus fort du plan de charge à 35 salariés dans l'entreprise aujourd'hui.

**Christian Abarnou de Navtis**, souligne la paupérisation accrue des travailleurs du secteur de la mer, qui gagnent en moyenne de 1 500 à 1 700 euros par mois. Il requiert un point sur la situation du salarié pauvre. ■

# Des axes de réflexions pour cadrer les débats!

***Quatre thématiques ont été mises en avant l'après-midi : l'industrie, les enjeux environnementaux, les transports en lien avec les travaux de l'UIT et la question du travail. Les conclusions de la journée tiennent lieu de bases pour les « Assises de l'économie de la mer » de Brest. Au niveau local, ces propositions pourront également faire l'objet de discussions avec les syndicats.***

**Daniel Tartaroli, du syndicat de la réparation navale de Marseille**, signale que 80 % de la charge de son chantier naval est réalisée par des sous-traitants étrangers détachés, qui travaillent dans des conditions inacceptables. Une école des métiers de la mer est à l'étude pour former aux anciens métiers (soudeurs, etc.), tout comme aux nouveaux.

**Romuald L'hostis, de Damen Brest**, identifie la question de la réparation navale comme un enjeu environnemental, pointant un risque d'accident écologique lié aux bateaux qui arrivent sur les côtes françaises en situation d'avarie. Il relève également la faible valorisation du métier de la réparation navale. De plus, la concurrence internationale reste très rude. Le constat d'un chômage partiel important est dressé depuis un moment. Un besoin de main-d'œuvre qualifiée en CDI est également constaté (soudeurs, tôliers, mécaniciens, etc.).

**Nadia Salhi, animatrice de la commission industrie de la Confédération et membre de la CEC**, évoque un projet de démantèlement des navires porté par l'Europe qui décidera des sites où cela se fera. La CGT porte un projet en France sur trois sites en Méditerranée, en Bretagne et dans la région de Bordeaux. Pour l'instant, les armateurs contournent la loi en revendant leurs navires à 6 mois, à des sociétés écrans et ils sont ensuite démantelés en Asie du Sud-Est, souvent par des enfants, avec les pollutions qui vont avec. La situation dont on a entendu parler au moment du démantèlement du Clemenceau perdure depuis et la CGT a publié un communiqué commun au niveau européen pour lutter contre ce phénomène. La CGT, qui souhaite une maîtrise publique de la production des bateaux militaires, porte aussi des projets industriels de construction des bateaux pour la défense, l'armement et les transports. À Brest avec la CGT Arsenal, elle tente de définir les besoins en main-d'œuvre et les moyens nécessaires. À Saint-Malo, elle tente également de favoriser le déplacement du lieu de stockage du port, qui risque, si rien n'est fait, d'être supprimé et porte également un projet de réhabilitation de la régie de chemin de fer. Le fait de défendre des activités et d'exiger des formations adéquates pour répondre à ces projets est également un axe de travail à développer, explique Nadia Salhi.

**Frédéric le Merrer, de l'Union interfédérale des transports**, souligne le faible coût du transport de marchandises, au bénéfice des actionnaires. À cet égard, il déplore la diminution des droits sociaux des personnels et le dumping social réalisé par le patronat. S'agissant de la question des transports, l'aspect social ne peut, selon lui,

être dissocié de l'aspect environnemental. En effet, la CGT intervient à la fois en faveur de ces métiers et pour un projet de société. Il est important de combattre les émissions à effets de serre, dont il a été démontré qu'elles sont responsables du réchauffement climatique. De plus, en France, seules 5 % des marchandises qui entrent et sortent des ports maritimes sont acheminées par le secteur ferroviaire, alors que le transport par les poids lourds engendre 50 % des émissions de gaz à effet de serre. Il faut donc organiser les ports pour pouvoir assurer davantage de transport par le train.

**Grégory, de la Fédération de la métallurgie**, explique le manque de main-d'œuvre (soudeurs, chaudronniers, etc.)

**Quel avenir pour les ports français ?**

**La Commission européenne est en train de jouer un bien mauvais tour aux ports tricolores. Cet été, la commissaire aux Transports, la Slovène Violeta Bulc, a mis le feu aux poudres en proposant de nouveaux itinéraires pour le corridor maritime qui relie l'Irlande au continent, faisant l'impasse sur les ports français. Désormais, les marchandises seraient d'après ces plans, envoyées directement vers Zeebrugge, Anvers et Rotterdam. Un énorme manque à gagner pour les ports tricolores. Car actuellement, chaque ligne fait escale au Royaume-Uni avant d'arriver à Cherbourg, Calais ou Dunkerque, les principaux ports d'attache du trafic irlandais. La France est ainsi la première destination du trafic roulier (camions acheminés par voie maritime) irlandais, avec près de 40% des échanges. C'est aussi la deuxième destination des conteneurs irish, derrière Rotterdam. Elle occupe également la première place en termes de trafic passagers. Les ports français n'avaient pas vraiment besoin de ça. Car contrairement aux ports européens du Nord de l'Europe, ils souffrent déjà d'un manque de vision stratégique nationale et d'un déficit d'investissements, comme l'ont souligné les militants, lors des assises. Un frein important à leur développement économique, qui se double d'une difficulté à préserver les domaines publics maritimes et les réserves foncières contre les appétits des promoteurs. La CGT appelle donc haut et fort les politiques à favoriser la complémentarité entre les ports français et à promouvoir une démarche de transport multimodale. De quoi faciliter leur accès et développer les activités industrielles et logistiques, tout en répondant aux impératifs écologiques, selon la CGT.**

par la non-attractivité des métiers de la métallurgie, qui sont peu payés et qui présentent des conditions de travail difficiles. Il déplore en outre la volonté du patronat de ne plus reconnaître les diplômes de la métallurgie, ainsi que le passage du contingent d'heures supplémentaires à 470 heures. Afin d'attirer des compétences et des qualifications, la Fédération de la CGT de la métallurgie propose la mise en place d'un SMIC à 1 800 euros.

**Xavier Dupeyroux, de l'UIT Pays de la Loire**, suggère de mutualiser les travaux de la CGT afin de construire des cahiers d'acteurs, et souligne le grand nombre de lieux d'interventions possibles : CESER, SRADDET (Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires), etc. Il rappelle que beaucoup de travail a été fait, dont on n'a pas forcément connaissance et appelle à un travail renforcé entre les fédérations et les territoires. Ainsi une conférence aura lieu le 6 mars prochain et il appelle toutes les fédérations à s'y inscrire pour continuer à débattre sur le sujet. Il appelle également à étendre l'outil UIT, qui comprend cinq fédérations de transport, à l'ensemble des professions concernées par ces sujets. De plus, les fédérations doivent répondre aux sollicitations lorsque des réunions élargies sont organisées. Parallèlement, il convient de former les syndiqués sur des sujets importants, afin de disposer d'une expérience interprofessionnelle plus large sur les enjeux de la mer.

**Christian le Signe, de l'Union fédérale des pensionnés et veufs de la marine marchande**, aborde le sujet de l'amiante, dont beaucoup de marins décèdent et déplore les actions dispersées, selon le régime auquel chacun appartient. Il souligne que les veuves des marins se retrouvent en grande difficulté pour obtenir gain de cause en raison des décrets de 1987. Depuis le début de l'année, une commission d'étude amiante a été mise en place à l'Assemblée nationale et la CGT des marins et des retraités va être auditionnée. À la CGT, une réunion nationale pourrait être organisée afin d'établir un cahier revendicatif qui soit le même pour tous, car *« l'amiante c'est comme la rage »* a-t-il souligné. Par ailleurs, 42 régimes de retraite vont être remis en cause, ce qui nécessite là encore une mise en commun des luttes à la Confédération.

**Vincent Hurel, secrétaire général de l'Arsenal de Cherbourg, Naval Group,** appelle à se saisir de la question de la charge de travail. Si la première série de sous-marins nucléaires lanceurs d'attaque est en cours de fabrication, et qu'elle sera suivie par la construction de lanceurs d'engins, occasionnant une charge de travail pour des dizaines d'années, les problèmes d'emploi persistent. Vincent Hurel pense que la pénurie de main-d'œuvre est fabriquée et qu'il s'agit d'un outil de communication pour faire accepter toutes les dérives du monde du travail. *« Notre employeur a organisé un "Job Dating" ouvrier auquel 360 personnes ont répondu et il n'a finalement fait venir que 50 personnes pour signer seulement 6 contrats de travail, sous prétexte que les gens n'étaient pas formés dans telle ou telle spécialité »* a-t-il expliqué. Une pénurie fabriquée qui permet de faire venir des soudeurs du Brésil notamment, aux dépens de l'emploi d'ouvriers français soi-disant pas formés. *« Qui porte la souveraineté de la Défense, qui n'est plus assuré par l'État ? Il faut se poser cette question, avant qu'il ne soit trop tard »,* dit-il.

**Patrick Landure, de Damen**, fait état d'un nouveau décret lié à l'amiante qui devrait inciter les employeurs à repérer et à traiter les navires avant tout début de travaux. Si ce décret était mis en application, il faudrait arrêter les navires deux ou trois semaines à l'avance. En raison de ces délais, il est à craindre que les navires internationaux ne s'arrêtent plus en France et qu'ils continuent leur route jusqu'en Espagne ou en Pologne. Patrick Landure identifie également dans les décrets en cours d'écriture un risque de fermeture des trois plus grands chantiers navals civils en France, ainsi que des entreprises sous-traitantes et des fournisseurs. Il invite à ne pas laisser l'État opter pour des solutions qui semblent être bonnes pour les salariés, mais qui peuvent conduire à des fermetures de chantiers et qui serviront

d'excuses pour mettre un terme à la reconnaissance amiante et mettre fin aux retraites anticipées pour les travailleurs qui ont été en contact avec l'amiante, un problème qui touche tout le monde dans la maritime.

**Lionel Lerogeron, du Comité régional CGT Normandie**, regrette que la CGT ne parvienne pas à travailler à une filière commune de revalorisation des matériaux. Il demande que ces journées permettent la mise en place de projets communs. Il estime par ailleurs que la formation initiale relève du rôle de la nation, à travers ses écoles. Toutefois, il ne me semble pas que le rôle de la nation consiste à ouvrir une école à chaque fois qu'une entreprise exprime un besoin. La CGT doit donc davantage insister sur le devoir des entreprises de former les salariés et de maintenir leurs compétences.

**Jean-Paul Hellequin, porte-parole du syndicat CGT des marins du Grand-Ouest** , fait état d'un combat à mener au sujet des autoroutes de la mer, un combat défendu notamment à Brest. Plutôt que les porte-conteneurs repartent par la route, ceux-ci pourraient être transportés sur des navires. Il souligne qu'à Brest, un industriel s'est spécialisé dans la déconstruction des navires, une activité d'avenir et qu'il a formé ses équipes, ce qui ne semble pas avoir posé de problèmes.

**Philippe Martinez**, appelle à une action qui dépasse la simple contestation et qui soit force de proposition. Il pointe le problème majeur que représente la santé des salariés du secteur (amiante, produits dangereux, etc.) et demande à la CGT de porter des propositions en la matière. S'agissant de l'école des métiers de la mer, il préconise de ne pas laisser au patronat le choix de décider de l'avenir, notamment industriel. Dans les écoles, toutes les formations doivent être placées sous le contrôle de l'Éducation nationale, afin de développer une éducation générale émancipatrice. Enfin, pour susciter l'adhésion, il invite à la cohérence dans les projets qui sont défendus, en réfléchissant à la manière d'y faire participer les salariés. ■

**Isabelle Robert, animatrice du collectif « mer et littoral » de la CGT et coresponsable de la Fédération nationale de l'équipement et de l'environnement CGT**, conclut la journée qui va permettre, dit-elle *« l'élaboration d'un socle revendicatif commun, au service d'une stratégie confédérale »* : Ces assises s'inscrivent dans la continuité d'un travail de la CGT dans plusieurs domaines. Notre collectif national « mer et littoral » bénéficie en effet d'expériences multiples : celles de l'Union interfédérale des transports (UIT), celles du collectif confédéral pour un développement humain durable, avec Nadia Salhi et celle du collectif confédéral pour l'industrie. À l'occasion des dernières assises de l'IUT en novembre 2017, Thierry Gourlay nous a proposé de travailler ensemble sur les questions liées à la mer et au littoral. Parmi les actions à mener, nous voulons mettre en avant la nécessité de renforcer le groupe de travail confédéral mer et littoral, en mettant en place un fonctionnement et en développant le travail en commun, y compris avec les syndicats d'outre-mer. De plus, nous invitons à s'impliquer dans ce processus l'ensemble des organisations professionnelles et territoriales, non pas en se plaçant en concurrence, mais en trouvant des complémentarités. Des réunions aux échelles des organisations (territoires, professions) pourraient être organisées, en favorisant l'expression des syndicats qui se trouvent au plus près du salariat. Par ailleurs, des articulations doivent être trouvées avec le groupe de travail confédéral des constructions et des déconstructions navales. Il convient en outre de s'appuyer sur l'outil UIT national et de poursuivre le développement des UIT dans les territoires, et de développer la formation syndicale.
Les objectifs poursuivis sont les suivants :
➡ la production de matériel revendicatif au service de la construction d'un rapport de force ;
➡ la production de matériel d'analyse pour la construction des interventions de la CGT ;
➡ la mise en place de plans de syndicalisation et de déploiement.

INCLUS DANS L'ABONNEMENT NVO

6 € au lieu de ~~6,50 €~~

nvoboutique.fr

# Bon de commande *VO Impôts 2019*

Code article 03190122 / Prix unitaire : 6 €

Nb. ex. ____ x 6 € = ____ €

Ci-joint :

Chèque n° ____

Banque ____

À l'ordre de *La Vie Ouvrière*

Les invendus ne sont pas repris

(Écrire en lettres capitales, merci)

VOTRE FÉDÉRATION OU BRANCHE ____

SYNDICAT/SOCIÉTÉ ____
À préciser si nécessaire à l'expédition

Mme ☐ M. ☐ VOTRE UD ____

NOM* ____

PRÉNOM* ____

N°* ____ RUE* ____

CODE POSTAL* ____ VILLE* ____

TÉL. FIXE* ____

TÉL. PORTABLE* ____

COURRIEL* ____

FACTURE OUI ☐ NON ☐

* Champs obligatoires

Code origine : MAG

**ADRESSEZ VOTRE COMMANDE À : La Vie Ouvrière – Case 600**