



**Mer et littoral
Y vivre, y travailler**



Le 15 novembre, la CGT organisait à Brest les Assises sociales et environnementales de la mer et du littoral. En jeu : le développement économique des zones côtières et de la mer dans le respect de l'environnement et des droits sociaux. Plein phare sur une journée de rencontres pour un développement maritime humain et durable.

O

n ne peut plus continuer à tirer profit de la mer, des travailleurs

maritimes, de l'ensemble des activités liées à la mer, en s'exonérant de critères sociaux et environnementaux conséquents. » Ce jeudi 15 novembre 2018, Thierry Gourlay, secrétaire régional de la CGT Bretagne, introduisait ainsi les 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 des océans. Une journée de débats et de réflexion à

BAPOUSHOO



laquelle Philippe Martinez a apporté son concours, pour élaborer, à quelques mois du 52^e congrès confédéral, une plateforme revendicative commune autour des enjeux liés à la mer. Car pour la CGT, le développement industriel, la défense de l'emploi et du droit du travail et la préservation des écosystèmes, indissociablement liés, supposent l'intervention des salariés et de leurs organisations syndicales.

Un enjeu mondial

«*Les océans*, rappelle Guy Jourden, président du Conseil de développement de la métropole et du pays de Brest, *représentent 70 % de la surface du globe*.» Deux tiers de la population mondiale vit à moins de 100 km des côtes. La France est particulièrement concernée avec les quatre façades maritimes de l'Hexagone (Manche-Est et mer du Nord, Nord-Atlantique et Manche-Ouest, Sud-Atlantique, Méditerranée). En comptant les Outre-mer, elle représente même le second territoire maritime au monde. En métropole, 460 000 emplois directs sont liés aux activités maritimes, dont 95 % se font sur terre. La mer, rappellent plusieurs intervenants, c'est aussi la voie de passage de centaines de milliers de migrants dans le monde en quête de survie, de sécurité écologique ou économique, et nombre d'entre eux y périssent faute d'un accueil digne du XXI^e siècle.

Or, «*la mer, ses activités et ses travailleurs sont aussi la cible du capitalisme débridé qui entend en faire ce qu'il a fait de la terre*», insiste Thierry Gourlay. La mise en concurrence des salariés à l'échelle internationale génère un dumping social toujours plus poussé et, d'ores et déjà, la surexploitation des ressources menace l'avenir même de la planète, dénonce-t-il. Tout comme les marées noires dues à certains pétroliers, le danger d'avaries des super-conteneurs et la perte de certains conteneurs, la surpêche industrielle, les bateaux épaves, la pollution tellurique... Un contexte qui impose l'intervention du mouvement syndical pour exiger d'autres choix. De ce point de vue, les intervenants ont regretté que les «*Assises de l'économie de la mer et du littoral*» organisées à Brest fin novembre par deux journaux (*Ouest-France* et *Le Marin*), réunissent employeurs ou acteurs politiques sans inviter les organisations syndicales de salariés.

Reconquête industrielle et développement humain durable

Pêche, activités des ports et docks, tourisme, métallurgie, industrie navale, défense, recherche, enseignement, transports, énergie, services publics... la mer et le littoral peuvent être à l'origine d'emplois nombreux, sans opposer métiers traditionnels et filières nouvelles, comme le souligne Philippe Martinez. Ce, dès lors que leur organisation articule respect des écosystèmes et droits des salariés. C'est dans ce cadre, rappelle Nadia Salhi (copilote du collectif confédéral «*développement industriel et développement humain durable*») que les assises se voulaient aussi une contribution à la campagne confédérale de reconquête de l'industrie. Ainsi d'une filière de déconstruction des navires civils et militaires en fin de vie (démantèlement, dépollution, recyclage) en France et en Europe, pour laquelle la CGT milite depuis plusieurs années. L'importance



BAPOLSHOO

26
DÉPARTEMENTS
côtiers

2^e
ESPACE
MARITIME
MONDIAL

de sa façade maritime confère au pays des responsabilités particulières pour mettre en place une telle filière, susceptible de générer des milliers d'emplois qualifiés. Le travail déterminé de la confédération a déjà permis d'intéresser de grosses entreprises, mais une véritable stratégie nationale suppose une intervention forte de l'État. Mêmes constats pour la construction et la réparation navales dont les entreprises connaissent, comme le souligne Roland, militant de l'arsenal de Brest, un «*rabougrissement industriel*». Pourtant, alors que des entreprises (comme Naval Group) rétrécissent le champ des activités à la réparation, les besoins sont importants pour renouveler la flotte, construire des nouveaux pétroliers ou des navires pour le Service hydrographique et océanographique de la Marine (SHOM), ou encore d'autres bâtiments qui ne soient pas des géants des mers polluants. La CGT de l'arsenal comme celle de Naval Group pose en même temps des questions éthiques. D'abord quant à l'exportation de navires militaires (entre autres) à des États dont les gouvernements ne font pas de la démocratie la pierre angulaire de leur politique, comme l'Arabie saoudite ou l'Égypte. Ensuite quant à la mise en place de sociétés communes avec des pays, comme l'Inde, qui n'ont pas ratifié plusieurs conventions de l'Or-



BAPOLSHOO

Les Assises sociales et environnementales de la mer et du littoral organisées par la CGT à Brest, le 15 novembre, ont permis de débattre et de formuler des propositions.

ganisation internationale du travail (OIT), par exemple sur le travail des enfants.

En matière d'énergie, la CGT milite aussi pour que la France rattrape plusieurs décennies de retard dans la recherche, la construction et la maintenance de ce qui relève des énergies maritimes renouvelables, une filière à bâtir, susceptible de favoriser le mix énergétique (voir page 29). De tels développements obligent à réfléchir aux investissements nécessaires en matière de capacité de stockage dans les arrière-pays, et de transports pour favoriser le multimodal et privilégier les circuits courts. Ils supposent aussi des services publics de qualité. Et, comme le rappelle Anne-Véronique Roudaut (secrétaire générale de l'UD du Finistère) la CGT brestoise dénonce l'aberration qu'a constituée, par exemple, la fermeture du bureau de poste du port...

Emplois qualifiés et droits sociaux

La question de la formation initiale et continue est elle aussi à l'ordre du jour. Plusieurs intervenants le constatent : les employeurs prennent prétexte du manque de main-d'œuvre qualifiée pour faire appel à des travailleurs détachés au prix du dumping social et au détriment des droits des salariés, des conventions collectives, de l'égalité des droits. Deux revendications se font jour. Celle du développement de la formation professionnelle, du CAP jusqu'au niveau ingénieur au moins, dans tous les métiers maritimes. Or, le nombre de lycées professionnels spécialisés, par exemple, s'avère insuffisant et les formations qu'ils dispensent peuvent devenir obsolètes si les jeunes qui en sortent ne trouvent pas rapidement un emploi. À Marseille, la CGT s'est investie pour proposer des formations spécifiques aux métiers de la navale. « *Il s'agit de contribuer à donner des perspectives d'emplois qualifiés aux jeunes de la ville, de la Castellane par exemple* », plaide un militant marseillais.

7 200
km de côtes

460 000
EMPLOIS
DIRECTS



BAPOUSHOO

La CGT s'est aussi prononcée pour que le nouveau campus national des métiers de la navale se concrétise par de réelles formations destinées à créer des emplois et renforcer les qualifications. Autre revendication : les employeurs ne peuvent se décharger de leurs responsabilités en la matière en assignant à l'Éducation nationale le rôle de former des jeunes ou des salariés aux besoins spécifiques des entreprises à tel ou tel moment.

Mais les métiers de la mer connaissent aussi un déficit d'attractivité du fait de leurs faibles rémunérations – ce qui renforce la revendication d'un Smic à 1800 euros –, du manque de reconnaissance des qualifications, et des conditions de travail des salariés parfois désastreuses, notamment en ce qui concerne leur santé. De ce point de vue, pour les gens de mer, la lutte contre les pavillons de complaisance apparaît urgente et met en jeu la responsabilité sociale et environnementale des multinationales du commerce maritime et des armateurs. La ratification par la France (en 2013) de la convention maritime de l'OIT est un point d'appui pour lutter contre le dumping social et obtenir le respect de conditions de travail dignes pour les marins. Là encore, cela suppose de donner aux services publics de contrôle en mer les moyens de leurs missions.

À cela s'ajoute la dramatique question de l'amiante pour tous ceux qui travaillent ou ont travaillé en mer ou dans la réparation navale. Le 25 septembre dernier, les salariés des entreprises portuaires de Brest, de Dunkerque, de Marseille... se mobilisaient à l'appel des syndicats CGT à la fois pour la prévention et pour les droits de ceux qui ont été exposés à l'amiante, ainsi que pour les droits des veuves des marins morts prématurément. La bataille est loin d'être terminée.

Ces assises ont marqué une étape pour la confédération à la fois des constats et des propositions syndicales pour un développement harmonieux de la mer et du littoral. Il mérite une suite, souligne Isabelle Robert (animatrice du collectif de travail confédéral). D'une part, pour renforcer les coopérations syndicales entre professions et régions et en donnant toute leur place aux syndicats d'Outre-mer qui doivent avoir la possibilité de s'exprimer. D'autre part, comme le rappelle Philippe Martinez, en poursuivant ce travail dans les syndicats, avec les salariés eux-mêmes.

Isabelle Avran





ENVIRONNEMENT

Des moyens pour la rech

Pour assumer ses missions, en particulier soutenir les politiques publiques de la mer et du littoral, le Service hydrographique et océanographique de la Marine (SHOM) a besoin de moyens financiers et humains pérennes. Ce que revendique la CGT.

En 2020, le Service hydrographique et océanographique de la Marine (SHOM), célébrera ses trois siècles d'existence. C'est au début du règne de Louis XV, en effet, qu'a été créé le premier service hydrographique officiel au monde, permettant le dépôt et la production de cartes et de plans. Aujourd'hui, s'appuyant sur le travail de ses différents sites (Brest, Saint-Mandé, Toulouse, Papeete et Nouméa) et de ses bâtiments en mer, l'opérateur public fournit une information géographique maritime et littorale de référence.

Mais ses missions ont bien évolué. À ses deux missions historiques, le soutien à la Défense nationale et l'hydrographie nationale (« pour satisfaire les besoins de la navigation de surface, dans les eaux sous juridiction française et dans les zones placées sous la responsabilité cartographique de la France »), s'est ajoutée une troisième : le soutien aux politiques publiques de la mer et du littoral. C'est

dans ce contexte (et alors qu'il lui était demandé de s'associer à l'Institut géographique national pour mettre en place un référentiel géographique du littoral) que le SHOM est devenu en 2007 un établissement public administratif (EPA), resté cependant sous tutelle du ministère des Armées.

De nouveaux mandats pour la protection de la mer

La CGT a accompagné dès les années 1990 ces évolutions, explique Patrick Guyomard, représentant du syndicat à Brest, en plaçant pour une vision stratégique pour le SHOM qui correspond à une certaine vision du monde. De fait, le SHOM – qui s'appuie sur une expertise reconnue et collabore avec nombre d'organismes de recherche – contribue à l'élaboration de la Stratégie nationale pour la mer et le littoral* et son travail, commente Patrick Guyomard, concourt à la protection des océans et de l'environnement, par exemple à la

préservation des atolls, mais aussi à la prévention de la traite d'êtres humains en mer...

Mais comme le rappelle la CGT, assumer ces missions nouvelles (de même que certains impératifs tels que la numérisation des cartes) suppose des moyens humains et financiers pérennes. Or le changement de statut est intervenu dans une période marquée à la fois par une réduction des moyens et par la révision générale des politiques publiques. Et il a été demandé au SHOM de trouver des compléments de ressources.

Pérenniser les missions

« Le fait de devoir chercher des ressources propres nous place en situation de précarité », dénonce Patrick Guyomard, pour qui « ce n'est pas le rôle d'un service public de vendre des cartes pour se financer ». La qualité de l'expertise de l'EPA amène cependant plusieurs ministères (comme celui de l'Environnement), des collectivités territoriales, voire d'autres institutions européennes, à faire appel à lui pour des missions ponctuelles. Mais précisément : elles sont ponctuelles. Dès lors, au sein du personnel (composé pour partie de civils et pour partie de militaires), nombre de salariés, souvent des chercheurs de haut niveau, sont alors embauchés comme contractuels

INDUSTRIE

Pour une filière des énergies marines renouvelables

Alors que la transition écologique s'avère d'une urgente nécessité, le projet de nouvelle filière industrielle, celle des énergies marines renouvelables, que la CGT porte à l'échelle nationale et dans plusieurs territoires, offre de réelles perspectives, tant pour l'environnement que pour l'emploi, notamment l'emploi qualifié, et en termes d'aménagement du territoire. Cette filière a pris en France un retard qu'il s'agit aujourd'hui de combler, depuis la recherche et le développement jusqu'à la mise en œuvre industrielle. Utilisation des courants marins, des vagues et de la houle, énergie thermique (grâce aux différences de températures en mer) ou osmotique (liée aux différences de salinité) : les potentialités sont très importantes.

L'enjeu de l'éolien offshore

Laurent Hérédia, secrétaire en charge de la politique revendicative à la FNME (Fédération nationale des mines et de l'énergie) CGT, s'interroge sur les coûts des éoliennes plantées en mer, compte tenu de la profondeur des sols sous-marins au large du littoral français, bien supérieure à celle de la mer du Nord. Plusieurs États riverains y déploient depuis plusieurs années et à grande vitesse l'éolien offshore. En revanche, il plaide avec détermination pour le développement des éoliennes flottantes.

Le développement de la filière serait en tout cas une opportunité économique et écologique nouvelle en Bretagne notamment, comme le propose le comité régional CGT. À Brest, un polder est d'ores et déjà en construction avec des fonds publics : il s'agit d'une avancée artificielle de terre sur la mer à laquelle est ajouté un quai, susceptibles de supporter des charges lourdes (telles que des jaquettes métalliques) permettant la fabrication, le stockage et le transport des éléments des éoliennes, au plus près des sites d'implantation en mer. De nombreux emplois sont à la clé, en mer et sur terre, de la phase d'étude jusqu'à l'exploitation : construction et assemblage des turbines, des pales, fondation des assemblages, logistique portuaire, pose et maintenance, recherche... Et l'installation de

plusieurs parcs au large permettraient d'alimenter en énergie des villes entières.

Le rôle de l'État

Mais cela suppose une volonté des entreprises de s'y implanter, ce pour quoi militent les syndicats CGT. Et cela nécessite également un véritable investissement de l'État pour définir une politique cohérente, en lien avec les collectivités territoriales, les organisations syndicales, les citoyens, pour impulser une dynamique industrielle, et promouvoir la formation comme la reconnaissance des qualifications. Ainsi que le souligne Laurent Hérédia, une reprise en main du secteur énergétique par l'État serait aussi une garantie en matière d'accès à l'énergie pour tous. I.A.

SHOM

JONCHERY/ANDIA

pour des périodes variables en fonction des missions demandées.

En outre, du fait de l'absence d'un corps spécifique, d'autres chercheurs ou techniciens ultra-spécialisés sont embauchés, eux, sur la durée mais également comme contractuels, certains ayant connu des contrats à durée déterminée parfois durant de nombreuses années. La CGT a réussi à obtenir qu'une partie de ces salariés ultra-qualifiés passent en contrat à durée indéterminée. De même qu'elle intervient pour le maintien, sinon le développement des équipes dites de « soutien » (préparation des navires, des missions en mer, etc.), alors que le personnel de catégorie C a subi une réduction non négligeable de personnels, générant une intensification du travail et de la frustration.

Le budget du SHOM ne représente que quelque 60 millions d'euros annuels. *« Il ne faudrait donc pas grand-chose, souligne Patrick Guyomard, pour pérenniser ses missions, incontournables tant pour la Défense nationale que pour la protection de l'environnement. »*

Isabelle Avran

* La Stratégie nationale pour la mer et le littoral constitue le cadre de référence pour la protection du milieu marin, la valorisation des ressources de la mer, et la gestion intégrée et concertées des activités liées à la mer et au littoral.



BAPOUSHOO

ENTRETIEN

Développer les coopérations syndicales

Rencontre avec 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.



BAPOUSHOO

La CGT a organisé le 15 novembre ses premières Assises sociales et environnementales de la mer et du littoral. Quels étaient les enjeux ?

Ces assises s'inscrivent dans la continuité d'un travail de la CGT dans plusieurs domaines. Notre collectif national CGT « 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. Nous profitons également du travail du collectif confédéral pour l'industrie. À l'occasion des dernières assises de l'UIT en novembre 2017, qui ont mis en lumière combien les transports sont au cœur d'enjeux sociaux, économiques et environnementaux, Thierry Gourlay (secré-

taire régional de la CGT Bretagne) nous a proposé de travailler ensemble sur les questions liées à la mer et au littoral. Alors que les journaux *Ouest-France* et *Le Marin* organisaient à Brest fin novembre la quatorzième édition des Assises de l'économie de la mer, avec la participation de représentants des employeurs et du gouvernement mais en l'absence notable des organisations syndicales de salariés, il nous est apparu indispensable de poser la question des droits sociaux et celle du respect de l'environnement, de leur lien incontournable avec le développement économique. Par ailleurs, la CGT a la responsabilité de porter ses propositions au sein du Conseil national de la mer et des littoraux*. Il a donc été décidé d'organiser ces assises au niveau confédéral, pour faire entendre la voix des travailleurs concernés et nous avons retenu quatre axes pour élaborer conjointement une plateforme revendicative : le travail, l'environnement, les transports, dont les ports, et l'industrie, dont l'énergie.

Quel premier bilan dressez-vous ?

Nous avons réussi à rassembler quelque 120 participants. Les syndicats des quatre façades maritimes étaient présents et treize fédérations sur les dix-neuf que nous avons identifiées comme directement concernées. Les assises ont permis de s'écouter, entre secteurs professionnels et territoires, d'établir un diagnostic commun des besoins et propositions à partir des réalités de terrain. Nous avons constaté de nombreuses convergences, en particulier dans le domaine social, contre le dum-

ping social qui mine nos professions, pour la protection de la santé des salariés, mais aussi pour défendre des complémentarités entre territoires, et pour travailler ensemble sur les chantiers que constituent filières industrielles traditionnelles et nouvelles. Mais il nous faut aller plus loin, pour décliner les propositions et les revendications qui ont émergé lors des assises et pour associer au travail commun d'autres fédérations mais également nos camarades ultra-marins, particulièrement touchés par les enjeux de la mer et du littoral. Il s'agit de les associer pleinement, sans prétendre être leurs porte-parole.

Vous avez insisté sur la nécessité de développer les coopérations au sein de la CGT : de quoi s'agit-il ?

Il est important de poursuivre les coopérations à tous les niveaux pour porter nos exigences revendicatives communes. Cela suppose de renforcer les liens entre organisations territoriales, entre fédérations, comme entre fédérations et territoires pour porter des projets communs. Des coopérations sont déjà à l'œuvre de ce point de vue depuis les Assises confédérales pour la reconquête industrielle, ou bien dans les transports puisque les fédérations travaillent ensemble au sein de l'UIT sur le développement du multimodal. L'environnement et l'aménagement du territoire représentent un gros chantier. Les questions internationales sont aussi à prendre en compte. Il nous faudra multiplier les lieux d'échanges. Ces assises sont en tout cas une contribution au 52^e congrès de la CGT, mais le travail ne fait que commencer...

Propos recueillis par Isabelle Avran

* Mis en place en 2010 à la suite du Grenelle de la mer, le Conseil national de la mer et des littoraux 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.

Quelle ambition de la France ?

Poumons économiques pour des territoires entiers, les ports français souffrent pourtant depuis de nombreuses années d'un déficit d'investissements et d'un manque de stratégie nationale. La Cour des comptes elle-même le met en lumière. Tel n'est pas le cas, en revanche, des ports du « Range nord », c'est-à-dire des principaux ports européens du littoral méridional de la mer du Nord, les gouvernements allemands belges et néerlandais successifs semblant avoir pris davantage la mesure de leur intérêt stratégique et économique. Une véritable stratégie nationale, comme l'ont mentionné plusieurs intervenants aux assises, signifierait une politique d'investissement pour leur développement économique, mais aussi pour la préservation des domaines publics maritimes et des réserves foncières contre les appétits des promoteurs. Cela suppose de consolider et de développer des activités industrielles et logistiques et impose des moyens pour en faciliter l'accès par la

route mais également par le fer, dans une démarche de transports multimodale répondant aux impératifs écologiques. Pour la CGT, plutôt que la mono-activité des ports et une logique de concurrence entre eux, il s'agit au contraire d'en favoriser la complémentarité. L'intervention de l'État stratège est nécessaire également dans le contexte du Brexit : en août dernier, la Commission européenne a avancé l'idée d'une redéfinition du tracé du corridor reliant notamment l'Irlande au Continent, privilégiant les ports belges et néerlandais

au détriment des ports français et de la solidarité européenne. Pour la CGT, les questions sociales doivent aussi être sur la table, en particulier pour que soient enfin prises en compte les questions liées à l'emploi, la formation, la reconnaissance des qualifications, la pénibilité des métiers, la santé des travailleurs... **I.A.**



FUSION AGIRC-ARRCO AU 1^{ER} JANVIER 2019

Le 1^{er} janvier 2019, les deux régimes de retraite complémentaire des salariés du secteur privé fusionnent en un seul régime, le régime Agirc-Arrco pour plus de simplicité et de lisibilité. Les droits des salariés sont intégralement maintenus dans le nouveau régime.



Les points **Arrco** seront donc **repris à l'identique** et deviennent des points **Agirc-Arrco**.

Seuls les points **Agirc** des salariés cadres seront convertis en points **Agirc-Arrco**.

La formule de conversion des points de retraite Agirc en points Agirc-Arrco garantit **une stricte équivalence des droits**.

Retrouvez la calculatrice de conversion des points Agirc-Arrco sur :

www.agirc-arrco.fr/ce-qui-change-au-1er-janvier-2019/vous-etes-en-activite/

● RETRAITE COMPLÉMENTAIRE
agirc-arrco