



## Contribution de la CGT Bretagne Au projet de Stratégie Nationale pour la Mer et le Littoral (SNML)

### Préambule

Les océans, reliés entre eux, couvrent 70% de la surface du globe. Aujourd'hui les deux-tiers de la population mondiale vit 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 elle se fait sur le mode capitaliste et productiviste comme sur terre. 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 touchées la Bretagne, le danger des super-containers incontrôlables en cas d'avarie, la perte de conteneurs, 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 locales 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 investi 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 nationale 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 et 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.

Comme l'indiquait la CGT au CESER le 25 juin 2007 [dans son intervention](#) sur le rapport « **Pour une politique maritime en Bretagne** » : « *la CGT partage également l'idée du rapport que la Bretagne ne deviendra une référence en matière de gestion des espaces maritimes et de développement maritimes qu'à la condition d'intégrer pleinement la dimension sociale (conditions de vie et de travail, salaires, relations sociales...) dans ses réflexions pour une nouvelle politique maritime. Les actions et les aides du Conseil régional doivent donc en premier lieu favoriser le dialogue social, la formation initiale, universitaire, continue, la sécurité, la sécurisation des parcours professionnels et l'innovation sociale dans le domaine maritime* »

Suite à ce rapport, la **Conférence Régional Mer et Littoral de Bretagne** a été créée et la CGT participe aux différents groupes de travail mis en place, notamment celui des énergies marines.

La CGT en Bretagne a participé au Grenelle de la mer régional à Brest le 23 juin 2009 ainsi qu'à la réunion décentralisée de préparation des Assises Nationales de la Mer et du Littoral organisée en 2013 par le Conseil Maritime de Façade Nord Atlantique Manche Ouest (CMF NAMO) sous l'autorité du Préfet maritime.

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) se déroule en plein été, ce qui ne permet pas une véritable participation des 100 000 salariés qui travaillent dans les différents secteurs d'activités liés à la mer, très nombreux dans notre région :** *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'Etat en mer, sécurité, ports/ activités portuaires, flotte de commerce, 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, administration maritimes, énergies marines, « marétique ».....*

Nous tenons à rappeler l'un des points du préambule du [Livre Bleu](#) sur la gouvernance : « **la gouvernance à cinq (Etat, 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'Etat 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. »**

La mise en place de la conférence mer littoral en Bretagne a permis de développer les liens entre les acteurs des activités liées à la mer.

Elle a permis de construire avec l'aide du CESER Bretagne et de sa section mer littoral une appropriation collective et des feuilles de route régionales sur différents sujets maritimes (ex feuille de route EMR).

Elle va participer activement à l'élaboration de la [Stratégie Régionale pour la Mer et le Littoral](#).

**Cette conférence ne peut donc être réduite, comme le prévoit la stratégie, à un rôle de fournisseur de propositions au Conseil Maritime de Façade.**

**Pour la CGT, le Conseil Maritime de Façade NAMO actuel qui couvre 2 régions (Bretagne Pays de la Loire) ne permet pas une gouvernance à 5 digne de ce nom.**

Un seul représentant par organisation syndicale de salarié pour un territoire aussi vaste 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 Atlantique 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 Conseils Maritime de Façade (CMF) doit dépasser le simple rôle d'instance consultative sur des textes présentés par l'Etat 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.

**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 dans les grandes régions maritimes.

Pour la CGT ces CRML doivent garder une indépendance de fonctionnement vis à vis des Conseils Maritimes de Façade et permettre une réelle participation des acteurs socio-économiques. **Là également 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.

Dans le cadre du [Développement Local par des Acteurs Locaux \(DLAL\) du FEAMP](#), la mise en place de Commissions Mer littoral dans les Pays maritimes en Bretagne en amont des Comités Uniques de Programmation répond à cette approche. Le DLAL FEAMP est une composante du volet mer littoral de la stratégie des territoires.

La 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 SCOT)

La commission est composée de membres issus du Conseil de développement, du bureau du Pays et des autres acteurs 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... ainsi que de l'Etat 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 à élargir 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 ressources 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 qui englobe l'Agence des Aires Marines Protégées** 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. La crédibilité de cette Agence 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 contre sens stratégique.

**Le mode d'exploitation des ressources marines évolue et continuera à 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 y a urgence à 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 humain 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 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 ultra marins. La participation des professionnels est indispensable à cette expertise des ressources.

**Pour la CGT, il faut expérimenter une approche écosystémique concertée et développer un véritable partenariat avec les pêcheurs permettant de prendre en compte pleinement leur expérience et de définir des objectifs communs à long terme** (environnementaux, 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, leur salaires et protection sociale. ([étude CESER Bretagne](#))**

**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 SDAGE et 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 dans notre Région et la gestion des eaux littorales est fragilisée par une absence de moyens de gestion des eaux pluviales.

L'articulation des politiques et des outils entre la DCE et la DCSMM est indispensable dans un souci d'approche intégrée des problématiques amont/aval des bassins versant 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 en Région Bretagne dans le cadre de la DCSMM et des PAMM qui pourraient être opposables aux SDAGE.

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'Etat 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'Agence des Aires Marines Protégées (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, 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 ( 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).

Pour le BTP des solutions alternatives au sable coquillier doivent être recherchées. La recherche et l'innovation 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 socioéconomiques 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 nos responsabilités 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, navires de services, ferries et plaisance), il faut donc renforcer considérablement les missions de contrôle 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 SAMPMA (N° 205 : services affaires maritimes, pêche et milieu aquatique) qui sont en constante diminution sans oublier les effectifs exsangues dans l'incapacité matérielle pour répondre aux obligations internationales et européenne de contrôle des pêche et des aquacultures marines.

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

**Des avancées environnementales et sociales significatives** impliquent un [réinvestissement dans la filière maritime](#) de la conception des navires civils et militaire, 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'Etat est directement engagée via son ministère de la Défense et ses opérateurs notamment la DCNS, eu égard aux importants besoins de déconstruction de bâtiments militaires navals.

L'Etat 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, ferries, navires de commerce notamment une flotte stratégique de pétroliers, méthaniers et de 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 avec l'obligation du pavillon français 1<sup>er</sup> registre, et d'une habilitation DEFENSE pour les marins et officiers..*).

Pour la CGT, c'est l'absence de volonté politique 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 la décision dans le cadre de la Loi MACRON, de légaliser 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.

A défaut elles s'installeront, en mettant en concurrence, comme c'est déjà le cas avec le « pavillonnement » sous RIF (2<sup>ème</sup> registre français considéré comme pavillon de complaisance), des emplois de marins relevant de l'ENIM avec les équipages internationaux pour accepter le moins disant social.

Pour la CGT, il faut à nouveau légiférer, après la Loi 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).

Il faut une volonté politique 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, et la protection des navires et équipages battant pavillon français qui devraient être 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'ENSM, à bout de souffle faute de moyens et de visibilité sur les emplois de débouchés dans les différents secteurs de la marine marchande de commerce.

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

### **Énergies marines renouvelables**

**Il faut mettre en place en concertation avec les différents acteurs pour bâtir une véritable filière des**

**énergies marines, scientifique, énergétique, industrielle, créatrices d'emplois dans les territoires.**

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.

Elle a participé au débat public sur le Parc éolien en mer de la Baie de Saint Brieuc et publier [un cahier d'acteur](#).

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 maritime 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 EMR.

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

Les restructurations du secteur éolien offshore notamment autour de Général Electric et Siemens qui ont absorbé Alstom et Areva, pourrait 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](#), les groupes de travail de la Conférence Mer Littoral sur les différentes énergies marines ont permis une appropriation collective de l'enjeu des EMR. [Une feuille de route sur les EMR](#) a été adoptée par le Conseil Régional dans sa session de juin 2016.

### **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. Cela passe par la

création [de Maisons de la Mer et du Littoral](#) , comme celle de Lorient.

Elle participe aux travaux du réseau Mer et Littoral de Bretagne appelé [Melglaz](#) et notamment au [Groupe de Travail « éduquer à la mer et au Littoral »](#) en partenariat avec l'Académie de Rennes et le Réseau d'Education à l'Environnement

### **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'Etat.

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...

Le nombre d'activités liées à la mer et au littoral en Bretagne, les emplois induits ou indirects qu'elles génèrent rend difficile une analyse de l'évolution des secteurs maritimes et littoraux.

La nécessité d'un observatoire économique et social régional des activités de la mer et du littoral avait été reconnue dans [l'étude du CESER Bretagne sur l'économie maritime en 2014](#).

La CGT souhaite que les organisations syndicales soient parties prenantes de cet observatoire régional et des observatoires locaux qui pourraient être créés dans les territoires maritimes.