

Avril 2009

Grenelle de la Mer

Politique maritime, 1ères propositions de la CGT

La politique maritime pour notre pays s'approche dans le contexte général de la mondialisation et des échanges entre pays et continents.

Le type de mondialisation, le concept des échanges qu'il induit pèse donc lourdement et immédiatement sur l'organisation du secteur maritime. Les orientations de l'OMC... le libéralisme dominant, même s'il est aujourd'hui l'objet de contestations, la mise en opposition et en concurrence des salariés maritimes et portuaires, des salariés des secteurs industriels de tous les continents, ont façonné depuis longtemps ce secteur.

La politique maritime s'approche aussi au regard du niveau et des conditions d'exploitation des ressources naturelles maritimes et de la maîtrise des nuisances qui en résultent.

Qu'il s'agisse des effets du changement climatique, de l'environnement marin, de la protection de la biodiversité, de la navigation et de la pêche ; ou que cela concerne les risques de pollutions accidentelles et industrielles engendrées par les activités humaines, les catastrophes naturelles, la sécurité et la sûreté, ou évidemment le niveau social, la France et l'Europe peuvent et doivent agir ! Mais à l'évidence il faut rompre avec les logiques politiques actuelles.

La France et l'Europe peuvent même donner l'exemple !

◆◆◆◆◆◆◆◆◆◆

Pour la CGT, préserver et mettre en valeur les excellents atouts de la Mer et des Océans suppose une volonté politique. Tout d'abord pour contrer la tendance générale à l'exacerbation de la concurrence et à la dérégulation totale, dans le secteur maritime et dans l'industrie rattachée, qui se jouent des questions environnementales et sociales.

Ensuite, une implication des pouvoirs publics est justifiée pour garantir une maîtrise publique du secteur et des décisions en matière d'exploitation des ressources, d'aménagement de l'espace et des territoires, de recherche et de planification des investissements portuaires et d'infrastructures de transport.

Il y a donc une part importante de cette volonté politique qui doit répondre d'un véritable service public au regard de l'enjeu de développement durable dont il faut rappeler sans cesse ses trois facteurs indissociables : économique, social, environnemental.

❑ **Livre Bleu de l'Europe: un constat qui peut se partager et peut même faire l'unanimité :**

En faisant transparaître les notions importantes de préservation de la mer et des océans, de protection du littoral et de l'environnement marin comme source de richesses, ou encore la nécessité de dynamiser l'économie maritime européenne en créant des synergies entre les politiques sectorielles, l'Europe cherche à rassembler large.

En affirmant une politique intégrée, approche essentielle selon nous, de gestion des mers et océans ainsi que des zones côtières, à l'échelle européenne et mondiale ; l'Europe laisse à penser à des perspectives qui pourraient enfin réviser les choix libéraux des deux dernières décennies.

La gouvernance de la politique maritime de l'union a le mérite d'être posée, à travers les coopérations nécessaires pour la reconnaissance d'un espace maritime commun de l'UE.

Pour la CGT, l'objectif de garantir la durabilité des activités maritimes ne peut être atteint si on ne met pas en cause la logique du tout profit, synonyme d'érosion de l'emploi et de remise en cause des garanties collectives, des droits sociaux des salariés (variable d'ajustement), et de dégradation de l'environnement. Il faut rompre avec cette logique dogmatique, de plus en plus rejetée.

❑ **2006, la France et le rapport Poséidon :**

Présenté le 5 décembre 2006, il préconise des pistes pour une politique nationale maritime et incite à affirmer seulement les missions régaliennes de l'Etat sur la sûreté et la sécurité :

Sur la sûreté

- Création d'une structure de coordination Franco Italo Espagnole (task- force).
- Partage des coûts entre les autorités portuaires, les gestionnaires des installations et l'Etat.

Sur la sécurité

- renforcement des moyens (avions et navires), organisation de la surveillance ;
- mobilisation de ressources nouvelles dans le cadre de partenariats publics – privés.

Le rapport préconise le recours au marché pour le financement des systèmes de sécurité et de sûreté, telles que des nouvelles technologies du type «Galiléo» pour le positionnement et le contrôle des navires.

Comment prétendre contribuer à renforcer la sécurité en mer, à réduire les risques pour l'environnement et renforcer la prévention des accidents environnementaux si l'Etat Français ne maîtrise pas et laisse la main à des intérêts financiers?

Au delà des moyens budgétaires qui fluctuent selon les gouvernements, notamment ceux consacrés aux Centres Régionaux Opérationnels de Sécurité et de Sauvetage en mer (CROSS), il s'agit bien de mobiliser des moyens publics sur le long terme.

Les risques de marée noire, les comportements « voyous », les catastrophes de ces dernières années, confirment que la sécurité environnementale est un enjeu politique et sociétal.

La CGT se prononce pour une approche de maîtrise publique, par les Etats dans une cohérence Européenne, pour ces dispositifs dont la finalité répond de l'intérêt général.

L'UE doit amplifier ses efforts en matière de contrôle de tous les navires et l'Etat Français les siens pour les contrôles dans ses ports, ainsi que pour le renforcement du nombre et des prérogatives des inspecteurs maritimes. Il en est de même pour le processus de déclaration des ports refuges en cas de navire en perdition ! Il est, d'ailleurs, à noter que la France vient d'être épinglée (29 janvier 2009) par la commission européenne pour non respect de la législation communautaire relative au contrôle des navires par l'Etat en application de la directive 95/21/CE.

Les autres pistes proposées par le rapport Poséidon :

- création d'un **fonds national de la mer** qui participerait au financement des contrats de projets Etat - régions et à l'amélioration du dispositif de gestion des affaires maritimes ;
- meilleure **coordination de l'action** des différents ministères et intégration interministérielle des questions maritimes ;
- création d'un **conseil national des océans**, lieu d'intégration des politiques et d'expertises surtout à l'échelle européenne pour la mise en place de projets structurants sur les technologies innovantes (navires du futur) ;
- mesures d'accompagnement consistant à **améliorer la formation** aux métiers de la mer (université de la mer).

La CGT se prononce sans ambiguïté pour l'action interministérielle nationale qui implique une coordination des politiques sectorielles et multidisciplinaires. Cette conception doit également prévaloir à l'échelle communautaire, mais elle implique bien sûr avant tout une élaboration à l'échelon régional et local des besoins et des solutions concrètes aux problèmes d'aménagement et de gestion des côtes. Car c'est bien à ce niveau que doivent s'analyser la cohérence entre investissements pour les activités maritimes et terrestres, sinon il y a risque de voir s'opposer les projets à plus forte raison avec l'épuisement actuel organisé des financements publics.

Le transport maritime et les ports, la pêche côtière, la politique régionale, et la politique énergétique ainsi que la recherche marine et technologique requièrent une gestion intégrée des différentes politiques afin d'atteindre des objectifs communs d'une politique de développement durable. Cela ne peut se résumer à des intentions de principe. **C'est une véritable « gestion intégrée de la zone côtière »**, concept concrétisé lors de la convention de RIO de Janeiro en 1992 (article 17), **que la France doit mettre en œuvre.**

Une gestion maritime intégrée nécessite des actions prises au niveau le plus proche des acteurs, des salariés, des populations et des usagers. S'il est nécessaire d'avoir une politique

maritime cohérente de l'UE, en revanche c'est le principe de subsidiarité qui doit prévaloir s'agissant des formes d'organisation de la production pour la mise en œuvre dans ce cadre global.

Plus largement, c'est l'engagement d'une responsabilité sociale environnementale des entreprises et des grands groupes internationaux qui doit prendre corps rapidement en regard des exigences du développement durable.

La France doit, de ce point de vue, se donner les moyens institutionnels de mise en synergie des actions locales et régionales et d'arbitrage interministériel, afin de garantir une cohérence d'ensemble et une parfaite affectation à leur destination des moyens dédiés au secteur. Cela suppose une structuration ministérielle intégrée et clairement identifiée de la politique de la mer afin de donner sens à l'idée de fonds national de la mer.

Il faut aboutir à imposer des normes techniques et des exigences sociales de nature à ne pas entraîner de risques de sécurité aux activités maritimes en particulier pour les équipages.

❑ **L'influence des ports.**

L'actuelle politique nationale maritime et portuaire, associée au type de décentralisation intervenue depuis 2004, s'enfonce dans la logique de mise en concurrence entre ports français, entre territoires et salariés. Cette concurrence qui oppose les ports entre eux prend une dimension européenne. A tout instant des trafics peuvent être déplacés vers un autre port au nom du moins disant.

Pour la CGT, ces conditions sont incompatibles avec les impératifs de lutte contre la pollution maritime et terrestre et ceux de prise en compte de la sécurité, des conditions sociales. Elles sont incompatibles avec les besoins d'investissements à réaliser dont la hauteur implique d'inscrire leurs amortissements à moyen et long terme et une fidélisation des trafics nécessaire à une bonne organisation économique et de l'emploi.

C'est à l'inverse, le renforcement des liens des ports avec leurs territoires (hinterlands) en organisant une complémentarité intelligente dans une politique cohérente entre les ports désormais transférés aux régions (environ 20% des trafics) autour des Grands Ports Maritimes (établissements publics sous la tutelle de l'ÉTAT qui réalisent 80% de l'activité), qu'il faut promouvoir. En partant des besoins, dans une cohérence d'ensemble, il faut construire une mise en synergie de l'activité portuaire de tout le littoral français.

❑ **Garantir une politique portuaire intégrée et fondée sur la maîtrise publique des activités et des infrastructures :**

Le transfert des ports d'intérêt national, dans les conditions où il s'est réalisé, aux collectivités territoriales n'a pas rempli cette condition : les Régions héritent de l'autorité portuaire de commerce, les Départements de celle de la pêche, et les Communes, voire leur groupement, de la plaisance.

Les dangers de morcellement du patrimoine et des activités ne sont pas à exclure, ce qui conduirait à une forme de dépeçage ouvrant la possibilité de spéculation foncière et immobilière sur des parties du domaine public portuaire.

Certes, les Régions reconnaissent l'intérêt d'un renforcement du lien entre les ports et les territoires pour le développement économique et industriel, ainsi que pour l'organisation des transports terrestres. Elles ont pour autant des ambitions diverses, des positionnements et des priorités différentes selon les façades maritimes et les activités des ports concernés. Tant est si bien que la désignation des nouvelles autorités portuaires par les Préfets a été marquée tantôt de situations de concurrence entre collectivités tantôt de souhaits de coopération entre elles. Dans ce contexte, préservation du littoral, du patrimoine maritime et mise en avant des

questions environnementales et sociales, formations et qualifications gages de professionnalisme, ne font pas l'objet de l'attention à hauteur des enjeux et encore moins de cohérence.

L'éclatement des missions portuaires et maritimes est préjudiciable. les réorganisations du secteur public maritime, dans le cadre de la réforme de l'Etat et de la révision des politiques publiques, plutôt que d'avoir l'ambition de redonner aux services les capacités d'intervention pour assurer les impératifs de sécurité, par exemple liés à la signalisation maritime, aux mouvements des navires, aux marchandises dangereuses et à la gestion des crises de pollution et de l'environnement (plan POLMAR terre), n'ont que pour seul objectif de réduire les effectifs sous le dogme de réduction des dépenses.

❑ **Répondre aux besoins économiques, industriels, sociaux et s'inscrire dans le développement durable :**

Plus de 5 000 km de côtes bordent la France continentale et 1500 km les îles DOM/TOM. Les activités traditionnelles : pêche, cultures marines (ostréiculture et conchyliculture) et les chantiers de construction navale ont largement contribué à façonner le littoral, elles renforcent le niveau touristique en évitant la mono-activité touristique. Le développement doit permettre aux populations de travailler toute l'année et de s'établir sur le littoral. Les ports sont des générateurs d'emplois (directs et indirects) et de puissants outils d'aménagement du territoire. Le poids économique et social du monde maritime représente 500000 emplois ETP (Equivalent à Temps plein) dont 320000 directs et 200000 dans l'industrie maritime (flotte de commerce et ports, construction navale et industrie nautique, pêche et produits de la mer) hors tourisme littoral et secteur public.

L'activité maritime et portuaire étant essentielle pour l'économie du pays et de ses régions, l'Etat se retrouve devant une obligation d'assurer la cohésion sociale et territoriale, il doit être le garant de l'aménagement du territoire et d'une égalité de traitement. C'est de sa responsabilité pleine et entière !

Pour la CGT, Les ports sont en quelque sorte « les poumons » de l'économie régionale et nationale. Ils ont une mission d'intérêt général : assurer un service indispensable à l'économie et une réponse aux besoins d'échanges de plus en plus mondialisés, quels que soient par ailleurs le type de mondialisation et la conception des échanges. Ils sont aussi le maillon entre la voie maritime et les voies terrestres (ferroviaire, fluviale et routière) et doivent être au service de l'économie des régions sur le territoire desquels ils sont implantés et depuis celles-ci, des autres régions et du pays dans son ensemble. Leur gouvernance doit intégrer des critères de responsabilité sociale et environnementale territoriale.

Par ailleurs, **il n'est plus tolérable que pays, constructeurs et armateurs se défaussent de leurs responsabilités** en expédiant vers d'autres pays, à bas « coûts salariaux », leurs **navires poubelles** afin d'y être détruits.

La pêche maritime française doit retrouver sa place pour satisfaire les besoins de consommation de produits de la mer, tout en participant activement à une gestion durable de la ressource. C'est avec les professionnels que doivent être élaborés les plans d'orientations de gestion et de préservation, allant des naissains à l'élevage et à la gestion des prélèvements des espèces sauvages. Le secteur de la pêche est fortement tributaire d'un environnement maritime durable. Son avenir suppose un **écosystème marin fonctionnant de manière satisfaisante.**

La sauvegarde des pêcheries ainsi que de l'emploi dans le secteur maritime au sein du littoral et particulièrement des zones rurales passe par la promotion du développement durable du littoral et la mise en valeur des hommes et des métiers de la mer et professions maritimes, pour leur épanouissement professionnel et social.

En matière conchylicole, se pose la question des espaces de production ou de substitution sur l'estran de plus en plus sous pression d'usages concurrentiels et de dégradation de l'environnement ; les orientations et les décisions à prendre en matière d'installations font l'objet d'études d'impact spécifiques et doivent s'examiner au regard des critères environnementaux et sociaux.

Pour la CGT, la filière de valorisation des déchets coquillés est essentielle, elle constitue un outil de préservation de l'environnement. Elle doit être reconnue, développée et renforcée par une véritable mise en réseau. C'est là une responsabilité qui revient à la puissance publique, sans soutien de sa part, avec mise à disposition de moyens, la filière ne pourra atteindre la dimension nécessaire.

L'industrie de transformation des produits de la mer : Le savoir faire français, artisanal et industriel, dans l'exploitation des produits de la pêche, leur transformation et commercialisation est important. La France a, de ce point de vue, des atouts considérables. Les emplois induits recouvrent les secteurs secondaire (emballage, construction et équipements de production) de commerce (mareyage, halle, équipements et transports...) et services (recherche et formation, salariés sédentaires des entreprises de pêche, entreposage et logistique...)
L'impact territorial est important sur l'ensemble de l'économie et l'emploi.

Pour la CGT, cette industrie, notamment des produits pêchés, est plus que jamais liée aux enjeux énergétiques et écologiques d'autant que ses activités sont dépendantes des ressources naturelles de pêche, conchyliculture et des capacités à promouvoir une aquaculture ne portant pas atteinte au milieu naturel. Les atouts de la filière se heurtent aux marges financières et à la rentabilité recherchées, aux concentrations et importations dictées par les groupes de l'industrie alimentaire et de la distribution.

La montée des préoccupations liées aux risques sanitaires et alimentaires renforce la demande de qualité et de traçabilité des produits et la sensibilité des populations aux conditions de prélèvement et de production. Il faut faire de cela un atout pour articuler préservation du milieu naturel, exploitation des produits de la mer, exigences de qualité sanitaire, emploi et conditions sociales dans le secteur, réponse aux besoins alimentaires avec qualité et accessibilité (prix/Pouvoir d'achat) comme définition des conditions durables.

Il faut imposer, aux grands groupes multinationaux de l'agroalimentaire et de la distribution, une responsabilité sociale et environnementale rigoureuse comme base d'une nouvelle conception d'exploitation de ces richesses naturelles.

L'industrie énergétique : La mer peut devenir une source d'énergie par le développement des énergies nouvelles renouvelables (énergie éolienne, énergie des vagues et courants...etc). Cela doit se faire en étroite relation avec les autres usagers de la mer comme la pêche et dans le plus grand respect des écosystèmes marins.

Les régions littorales ne produisent qu'une proportion modeste de l'énergie consommée. A l'échelle européenne la production de combustibles d'origines fossiles depuis le sous sol marin, à des profondeurs toujours plus importantes et à haute précision, est susceptible de gagner en importance au cours des années à venir.

Si la mer joue et doit jouer un rôle important dans la durabilité et la sécurité de l'approvisionnement énergétique, c'est indissociable d'un certain nombre de défis techniques

et technologiques. **Le défi environnemental est grand, il peut être surmonté. Relever ces défis, avec un cadre social soutenable, implique une maîtrise et des moyens publics renforcés au sein d'un pôle de développement et de recherche énergétique public.**

Le transport de l'énergie par voie maritime (canalisations ou navires) suscite des préoccupations en ce qui concerne la sécurité et l'impact sur l'environnement.

Les plates-formes pétrolières en mer et les zones portuaires de dépôts d'hydrocarbures et raffinage, bases essentielles de l'activité industrielle chimique, se combinent avec des industries de haute technologie.

Les emplois très qualifiés y sont très exposés aux risques technologiques liés aux matières dangereuses et aux pollutions chimiques graves. La transparence et le contrôle démocratique sont nécessaires, de nouveaux droits pour les salariés (prérogatives élargies des CHSCT...) doivent être instaurés. Les salariés sont en première ligne, ce qui est trop souvent oublié. Ils doivent pouvoir intervenir et alerter sur les sites en question, sur toutes les entités de la zone sans crainte d'être réprimés. Ils sont des acteurs avertis et privilégiés pour favoriser une approche globale et coordonnée des risques, ils sont des experts qui ne sauraient être écartés des réflexions qui touchent à l'avenir des sites.

L'industrie chimique des produits de la Mer (par exemple : exploitation pharmaceutique des algues...), dépendante de métiers de la mer, constitue une activité économique non négligeable, elle est souvent source de produits thérapeutiques importants à la santé et à la médecine. Cette industrie peut avoir un intérêt sanitaire majeur, elle est étroitement liée à la recherche. Elle est indispensable. Comme pour la pêche, c'est avec les professionnels, dont les salariés, que doivent être élaborés les plans d'orientations, de gestion et de prélèvement des matières premières. Cette industrie est tributaire d'un environnement maritime durable. Son avenir suppose un **écosystème marin fonctionnant de manière satisfaisante**, sa finalité doit être la réponse aux besoins sanitaires et médicaux, traduisant pour ce faire les découvertes de la recherche, pas la production effrénée au but de profits. **Il faut imposer une responsabilité sociale et environnementale.**

La navigation de plaisance et le tourisme nautique : 370 ports de plaisance, plus de 160 000 places dans les ports et 60 000 mouillages organisés sur l'ensemble du littoral notamment celui de la région PACA et atlantique et une situation saturée ; cela renvoie aux questions du développement d'un aménagement spatial cohérent, équilibré et respectueux de l'environnement.

Pour la CGT, une stratégie globale de gestion des espaces disponibles et de recherche d'espaces vierges dans les zones portuaires s'impose. Elle responsabilise les collectivités en liaison étroite avec l'Etat et pose la question d'un schéma national d'occupation et d'aménagement du littoral, permettant aussi de fixer et stabiliser l'emploi industriel qui se rattache à ces activités.

Les services de l'Etat doivent jouer leur rôle de conseil et d'expertise préalable, d'ingénierie publique et d'assistance à maîtrise d'ouvrage, pour éviter les dérives dans la gestion des quais des ports et les conflits d'intérêts sur ces territoires particulièrement exposés aux spéculations foncière et immobilière. Tourisme et plaisance ne peuvent s'imaginer au détriment des activités de commerce, de pêche et industrielles, la vision intégrée est incontournable pour dessiner une durabilité.

Les missions douanières et de surveillance sont étroitement liées à la sûreté. Elles impliquent une responsabilité majeure incontournable de l'Etat et un renforcement des moyens notamment pour faire face aux trafics qui évoluent dans une croissance importante des flux et échanges mondiaux.

Le transport maritime en lui même :

La France et l'Europe doivent s'engager dans l'élaboration d'un pavillon européen, type 1ier registre français, à haut niveau social et de sécurité et abroger les pavillons bis et tout pavillon de complaisance comme le revendique la fédération internationale des travailleurs du transport (ITF). La France, sur son littoral et son domaine maritime, doit devenir exemplaire dans l'exigence de respect de la convention de l'OIT sur les conditions de travail des marins sous pavillon étrangers. Elle doit mettre en place un dispositif de contrôle strict des navires qui accostent et naviguent sur ses eaux, afin de contribuer à élever le niveau de sécurité et de sûreté. Ce dispositif de contrôle doit également viser l'élévation du niveau social des marins concernés victimes d'armateurs sans scrupule, la France doit coopérer avec les inspecteurs ITF et mettre à leur disposition des moyens logistiques conséquents.

La réponse aux besoins croissants d'échanges ne peut faire l'économie d'une réflexion plus globale. On ne peut se satisfaire indéfiniment d'une forte augmentation du trafic de marchandises générée par les évolutions du système de production : segmentation, délocalisation, juste à temps, externalisations qui sont des outils de dumping à l'encontre du salariat de l'industrie.

Cela rend nécessaire de penser à de nouveaux modes de production, d'organisation de la société et d'aménagement du territoire, mais aussi de rémunérer le transport à son coût afin, si ce n'est de freiner au moins de ne pas favoriser ces processus tout en garantissant le niveau social des marins et en améliorant leurs conditions de travail.

L'intégration à l'UE des pays d'Europe centrale et orientale augmentera encore les échanges commerciaux à l'échelle mondiale et continentale, ce qui accroît la nécessité d'utiliser harmonieusement tous les ports du continent Européen afin de répartir de manière équilibrée les flux de transports terrestres en prolongement. Cette efficacité suppose d'avoir l'intelligence de sortir d'une concurrence entre ports, où chacun veut faire le plus de tonnage. C'est un facteur essentiel pour stabiliser l'économie locale sur les sites, par voie de conséquence l'emploi et du même coup éliminer des acheminements inutiles donc réduire les nuisances et envisager de véritables plans climat énergie et sur les risques et la gestion/préservation du patrimoine marin sur tout le littoral.

La saturation proche dans le détroit de la manche n'est pas inéluctable. Elle est le fruit de ce système de concurrence entre ports européens sur la base du moins disant et donc du dumping social. Dans une vision globale de l'activité maritime et portuaire européenne il est possible, avec une volonté de mise en synergie des sites, de contenir la densité du trafic de transit dans la manche et de gagner en efficacité du système de transport maritime et terrestre. La France a un rôle clé à jouer en utilisant mieux sa façade atlantique et le site du Havre/Rouen.

Il s'agit de penser une répartition harmonieuse des trafics intercontinentaux et transocéaniques qui touchent au continent européen. Une telle logique, contraire à la concurrence entre ports, ouvrirait des perspectives de stabilisation de l'emploi, d'organisation qualitative des activités portuaires et permettrait d'organiser durablement les transports terrestres en prolongement en effectuant des choix modaux en fonction des critères de développement durable.

Le constat de pénurie de marins impose une valorisation des métiers et une politique de formation, c'est une priorité absolue pour la sauvegarde des savoir-faire maritimes et le développement d'une marine marchande en France. La puissance publique a la responsabilité de donner mission et moyens aux écoles nationales de l'enseignement maritime.

Les dessertes terrestres des ports maritimes :

Il faut développer les plates-formes de transport combiné (mer/rail/fluviaal/route) pour permettre l'utilisation du mode terrestre le mieux adapté dans la chaîne de transport entre origine et destination. Le choix du mode terrestre doit s'opérer en tenant compte de tous les facteurs de pertinence : social, économique, environnemental. Les financements des

installations doivent être libérés des contraintes de rentabilité financière et relever d'un Pôle Financier Public.

Il faut positionner nos ports au sein du réseau Européen de transport maritime en synergie avec nos infrastructures de transport terrestre en cohérence avec un Réseau de Transport Européen. Ces réseaux doivent être revus avec une orientation en faveur de la réponse aux besoins, sociaux et écologiques et de l'aménagement du territoire, donc favorisant la complémentarité entre les sites portuaires, inversement à la logique actuelle fondée uniquement sur les Euroports et la compétitivité.

Cela suppose un maillage des réseaux de transport terrestre, particulièrement du ferroviaire, de telle sorte que tant les Grands Ports Maritimes que ceux décentralisés soient connectés au RTE ; condition impérative pour concrétiser la complémentarité entre les différents ports et pouvoir utiliser harmonieusement tous les potentiels.

La recherche et développement:

La recherche marine et technologique est à inscrire dans un concept de gestion intégrée des différentes politiques concernées. Elle est essentielle pour orienter vers les objectifs d'une politique de développement durable. Cette approche doit aussi se conjuguer avec une recherche pour des navires plus sûrs, mieux adaptés, plus propres, plus économes en énergie. Elle doit investir les domaines de la manutention, de l'organisation des terminaux... pour ouvrir des perspectives d'amélioration de la sécurité, des conditions de travail et sur la maîtrise des risques industriels et pollution des sols côtiers.

Les organismes d'ingénierie, de gestion ou d'intervention, publics ou parapublics, comme le Centre de Documentation, de Recherche et d'Expérimentations sur les Pollutions Accidentelles des Eaux (CEDRE) et le Centre d'Etudes Techniques Maritime et Fluvial (CETMEF) doivent voir leurs missions de service public et dispositifs d'interventions renforcés.

L'institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (IFREMER), établissement public industriel et commercial, doit être renforcé dans ses missions de recherche fondamentale et appliquée avec les moyens en chercheurs et en navires spécialisés pour répondre aux besoins et à l'urgence en ce qui concerne la faune et la flore maritime.

Le développement de partenariats entre les professions maritimes et les organismes scientifiques et de recherche publics (IFREMER, INRA, CNRS et INERIS, ainsi qu'avec des laboratoires universitaires) doit être renforcé, afin de déterminer les évolutions d'activités et les conditions de leur développement.

❑ Les DOM-TOM, une responsabilité pleine et entière pour la France :

La présence de la France au-delà des limites du continent européen lui confère une grande responsabilité stratégique, économique et sociale dans le domaine maritime pour répondre aux besoins des populations françaises d'Outre mer et au développement des échanges entre l'UE et les îles du Pacifique et de l'océan indien.

L'Etat doit être garant de l'égalité de traitement et des continuités maritimes avec les territoires d'Outre mer ; pour cela il faut des engagements forts pour développer les économies locales des DOM-TOM et leur garantir une ouverture mondiale. La responsabilité démocratique de la France est considérable car elle doit regarder l'histoire et les errements commis pour s'engager dans une réparation rapide. Les orientations et décisions doivent reposer sur une pratique de la démocratie nouvelle qui consacre une considération sans faille des populations concernées.

C'est avec les acteurs locaux que les conceptions doivent s'élaborer, rien ne peut s'inventer depuis le continent.

La CGT a une conception et une pratique syndicale d'indépendance avec les organisations syndicales de salariés des DOM-TOM, elle coopère étroitement avec elles, leur apportant solidarité et aide, mais ces dernières ne sont pas, d'un commun accord qui remonte à plusieurs dizaines d'années, confédérées dans la CGT. La CGT œuvre pour relayer et appuyer les revendications et propositions des syndicats d'Outre Mer, qui sont multiples, mais elle se refuse à décider et parler à leur place.

Pour la CGT, c'est sur place qu'il faut approfondir la problématique spécifique, sous le contrôle des populations locales. Les Grenelles de la Mer décentralisés dans les DOM-TOM doivent avoir un caractère important et faire l'objet d'une attention particulière, ils ne peuvent en rien être comparés à ceux du littoral continental. Leur dimension doit être sans commune mesure.

La CGT pense que le dispositif en faveur de cette démarche décentralisée en Outre Mer doit être étoffé, avec un débat public plus conséquent et un processus de tables rondes spécifique à chaque DOM-TOM.

❑ **S'engager vers une véritable démocratie sociale et écologique:**

Des exigences sociales et écologiques fortes sont une condition de bonne réponse aux besoins, de bonne qualité de vie et d'une sécurité maximum. Leur prise en compte associée à une utilisation différente des ressources doivent former les bases d'une nouvelle économie.

Partir des besoins en faisant valoir une conception de la politique de la Mer et des Océans permet de déterminer les métiers nécessaires et également leurs évolutions.

Le besoin de nouveaux métiers apparaît, notamment, lorsque l'on fait le pari de s'attaquer à la précarité de l'emploi comme des écosystèmes maritimes. Cela suppose de sortir d'une logique où les salariés, la prise en compte de la préservation du patrimoine naturel et sa protection sont les variables d'ajustement, subissant ainsi au quotidien la pression de critères économiques à court terme. Cela implique de revoir les modes de production, leur finalité et d'harmoniser dans chaque métier les conditions sociales : Formation et respect des métiers adaptés, qualification et reconnaissance sur le salaire, les parcours professionnels et l'âge de la retraite notamment eu égard à la pénibilité.

Pour la CGT, la libéralisation du secteur a fait la démonstration tant de sa nocivité sociale et environnementale que de son incapacité à produire une bonne réponse aux besoins. A des obligations écologiques de qualité et de sécurité il faut répondre par des qualifications de haut niveau qui intègrent la protection et la préservation du milieu maritime et qui soient reconnues pour les salariés en sécurisant leurs parcours professionnels. La concurrence entre territoires, entre sites portuaires et l'unique recherche de compétitivité économique ne permettent pas cette approche.

Il faut responsabiliser les donneurs d'ordre et faire en sorte que les processus de sous-traitance perdent de leur pertinence financière pour laisser dominer les critères de qualité et de formation.

Force est de constater que la France a, depuis des années, laissé sinistrer son industrie, livrée à elle-même, cette dernière n'en a que plus négligé les questions écologiques, de gestion durable des ressources et par voie de conséquence la dimension sociale au sens sociétal.

C'est la question de la politique industrielle visionnaire et cohérente de la France qui est ici, comme en général, posée. C'est une question de politique publique, personne ne peut s'y soustraire. N'en déplaise, le côté sinistré de l'industrie rattaché à la mer est un élément majeur d'une politique industrielle au point qu'il accentue la dégradation de l'environnement marin.

La mer, dans le contexte d'une sensibilisation accrue en faveur de la préservation de la planète et dans le contexte de crise profonde du système économique actuel à bout de souffle,

est en revanche un atout pour s'engager vers une nouvelle économie en utilisant différemment ses ressources. Elle est un atout pour contrer la crise et créer de nouveaux emplois soutenables.

Cela suppose une stratégie résolument alternative et une politique offensive d'investissements immédiats, l'occasion est donnée de jeter les bases immédiatement d'une nouvelle politique industrielle. La conjugaison de la crise environnementale avec la crise économique et sociale n'est pas fortuite. Elle découle du fait que c'est le modèle de développement lui-même qui est en cause, ce qui invite à investir dans le développement durable plutôt qu'à faire la pause. C'est là que les plans de relance efficaces existent, ils restent attendus. Par exemple, des centaines de navires désaffectés rouillent sur les côtes et dans les ports, engageons de suite cette dépollution et avec elle celle des sites, déconstruisons les, recyclons leurs matériaux... Il y a là du travail pour des milliers de salariés...

La collectivité doit se réapproprier la finalité des activités industrielles stratégiques pour l'organisation de la société. Ces activités dessinent les conditions de vie et de travail de plusieurs centaines de milliers de familles et de salariés, pour une bonne part, l'aménagement du territoire et la protection des espaces du littoral et maritime, la préservation des ressources et à coup sûr la durabilité de l'activité humaine. De ce point de vue, il importe de donner aux Conseils Economiques, Sociaux et Environnementaux du littoral des prérogatives accrues avec dimensions opposables.

❑ Engager une politique publique à hauteur des enjeux, avec un secteur public pivot et garant des mises en œuvre et des cohérences :

La gestion intégrée de la zone côtière repose sur une démarche commune de préservation du patrimoine et de développement d'activités dont les enjeux paraissent souvent opposés entre eux.

Au niveau national, relever ce défi doit devenir une priorité de l'Etat avec des dispositions réglementaires et normatives avec moyens de renforcement des contrôles par les Affaires maritimes (sécurité, police de l'eau, autorisation et gestion du domaine public). Cela renvoie à la volonté politique d'organiser une « gouvernance » de la zone littorale.

La CGT considère qu'il est impératif d'instituer une nouvelle « gouvernance ». Elle doit associer les partenaires Etat (son secteur et ses établissements publics), les collectivités territoriales et leurs outils publics (réglementations, politique incitatives, chartes et mesures de soutien aux projets..), les acteurs professionnels, les représentants des ONG et d'utilisateurs ainsi que ceux des salariés. Sans cela les mesures à prendre pour maintenir ou restaurer un bon état écologique qui peuvent avoir d'importantes répercussions socio-économiques (coûts à court terme et retombées sur le long terme, reconversions...) seront contestées au risque de ne rien faire !

Les enjeux environnementaux et écologiques (qualité des eaux et des paysages, le maintien de la biodiversité, érosion du littoral ...) sont incontournables et doivent donner lieu à des mesures de préservation avec tout ce que cela comporte comme questions au niveau des besoins sociaux tels que les besoins en logement sociaux en regard de la pression foncière sur le littoral et les besoins en équipements et de services publics pour vivre et travailler sur le littoral.

L'espace en question est composé, en fonction des problèmes posés et des réponses attendues, de territoires terrestres et marins qui partagent les mêmes enjeux et forment un ensemble

unique de par leur richesse mais obligent à des approches au cas par cas en fonction des spécificités locales.

Il ne s'agit pas de mettre le littoral sous cloche mais de définir les activités et les emplois compatibles avec le développement durable, de valoriser le patrimoine des savoirs, une culture et des liens sociaux. **C'est un processus de décision et d'action commune porteur de l'intérêt général pour les habitants et salariés.**

Pour la CGT, il y a une logique implacable à retenir dans ce Grenelle de la mer: définir les orientations et mesures à retenir et à engager pour une gestion durable du domaine de la mer et des océans et ensuite examiner, là aussi dans la concertation, l'outil public dont l'Etat et les Collectivités doivent se doter pour se garantir la mise en œuvre.

De ce point de vue, la décision d'une organisation des services maritimes dans le cadre d'une réforme de l'Etat et de la RGPP en préalable au processus du Grenelle de la mer n'est pas acceptable. Elle constitue un obstacle majeur à la prise en compte des questions environnementales et au succès du processus. Elle préjuge de conclusions établies par avance et dont il serait recherché caution, elle ignore les difficultés actuelles d'exercice des missions et ne tient aucunement compte des besoins et défis que la collectivité prétend vouloir relever. Discutons, d'abord, de quelle politique maritime et, ensuite, nous discuterons de quelles évolutions sont utiles et efficaces pour la faire vivre correctement.

❑ Créer une filière de déconstruction des navires et de dépollution du milieu maritime qui conforte et complète la construction et la réparation navale marchande et de tourisme :

Il faut jeter les bases économiques, industrielles, sociales et environnementales d'une filière de démantèlement des navires, militaires et civils, en fin de vie. La France doit donner l'exemple. Cette filière se doit d'être écologiquement et socialement responsable, novatrice et innovatrice, dans les domaines économiques, industriels et sociaux. Son statut juridique pourrait être de type Groupement d'Intérêt Public, l'Etat serait actionnaire au travers des Ministères concernés.

La CGT conçoit cette filière comme complémentaire à celle de la construction navale civile (commerciale, plaisance, pêche...) et militaire, dans le cadre d'une filière maritime à préserver et à développer. Le besoin de réglementation contraignante à tous les niveaux est urgent.

Force est de constater qu'à ce jour, il n'existe pas de réglementation suffisamment contraignante au niveau international. Quelques textes législatifs ont été créés au niveau européen, mais leur application reste difficile. La France, quant à elle, est pourvue d'une législation trop vague et insuffisante.

Pour la CGT, il est nécessaire d'aboutir à une réglementation solide, claire, applicable et surtout contraignante afin d'éviter que les incertitudes dans ce domaine ne poussent les détenteurs de navires en fin de vie à prolonger leur exploitation malgré une trop grande vétusté et à les abandonner dans des ports non surveillés ou au fond de la mer.

❑ Créer une filière de préservation et de gestion nouvelle de l'écosystème marin :

La dégradation des habitats marins côtiers a des impacts qu'il faut évaluer. Ces évaluations doivent jouer un rôle central dans l'approche par écosystème pour réfléchir et organiser des pratiques durables.

La CGT partage la logique d'une approche intégrée pour identifier et définir des zones maritimes à protéger afin de sauver les biotopes et garantir l'avenir d'une pêche durable. La pêche incontrôlée, la pollution maritime et celle causée par des sources terrestres (activités industrielles, urbaines et rurales) et des fleuves (80% de la pollution globale des mers) constituent une menace.

La connaissance scientifique peut être mieux utilisée pour construire les décisions politiques et de gestion en lien avec une nouvelle gouvernance.

La maîtrise publique et le renforcement des outils publics au sein du MEEDDAT et des établissements publics concernés sont incontournables. Il faut se défaire de toutes contraintes d'objectifs financiers prioritaires.

Donner naissance à une filière de préservation et de gestion de l'écosystème marin, c'est investir pour l'avenir et ouvrir de suite des possibilités d'emplois nouveaux.

❑ Rendre les décisions et orientations liées à la préservation et à la gestion responsable du milieu maritime opposables aux intentions industrielles non scrupuleuses :

La responsabilisation environnementale et sociale des groupes et des entreprises industrielles et de service souffre trop à s'activer d'elle-même. Là, comme face à la situation générale du réchauffement climatique, force est de constater que l'incitatif est en échec. Il est urgent d'en venir aux normes et réglementations qui doivent s'imposer, à la vérité des prix sur le long terme pour la collectivité afin de s'engager sur de nouveaux choix fondamentaux de société.

Pour la CGT, dans la foulée de Grenelle de la mer, une réactualisation des Schémas Régionaux de Mise en Valeur de la Mer doit s'opérer ; Elle pourrait à la fois reposer sur les besoins locaux, particularités locales et une grille de critères nationaux force de loi, dans le style de celle retenue dans la loi Grenelle 1 pour les infrastructures de transport, pour définir la compatibilité des projets envisagés. Les dispositions de ces nouveaux Schémas, celles du Schéma National visé plus haut et les avis des CESR devenant opposables.