



# Le dossier

Septembre 2013



**L'industrie  
Navale  
et ses emplois**  
un atout pour l'économie française

Avec 5 000 km de côtes,  
3 façades maritime,  
la France est un pays  
à vocation maritime.

La Marine Nationale  
est au 2<sup>e</sup> rang mondial  
(capacité opérationnelle)



## Sommaire

<i>Le poids de l'économie maritime en France</i>	<i>p 4</i>
<i>L'industrie Navale, un atout pour l'activité économique</i>	<i>p 5</i>
<i>Les besoins de développement de la filière navale</i>	<i>p 6</i>
<i>La situation de l'emploi dans la filière navale</i>	<i>p 7</i>
<i>Pour une filière navale porteuse d'essors industriel, économique et social</i>	<i>p 8 &amp; 9</i>
<i>La recherche et développement pour de meilleurs atouts</i>	<i>p 10 &amp; 11</i>
<i>10 exigences de la CGT</i>	<i>p 12</i>

---

**Contact :**  
Le secrétariat FTM-CGT – Navale  
[revendicatif@ftm-cgt.fr](mailto:revendicatif@ftm-cgt.fr)

---

En France, premier pays côtier d'Europe, la filière maritime -dans toutes ses composantes- est l'objet d'attaques multiples menaçant son avenir.

La Confédération CGT, a décidé de lancer, dès début 2013, une grande campagne sur l'avenir du maritime français avec/et en direction de tous les secteurs et territoires concernés.

Cette industrie navale touche une grande partie de nos territoires, avec tout ce que cela entraîne en termes d'emplois, d'aménagement et de développement économique et industriel, d'avenir de multiples entreprises.

Ceci est, également, à mettre en lien avec l'avenir du Pavillon Français et d'un certain nombre de textes s'y référant comme la loi de 92 sur les produits pétroliers, en lien direct avec nos raffineries et l'indépendance énergétique.

Un des enjeux de cette industrie est aussi la construction navale, aujourd'hui menacée, y compris nos grands sites tel STX St-Nazaire alors que les besoins de renouvellement des flottes sont extrêmement importants, notamment pour répondre aux normes environnementales (Ferries, Porte conteneurs, Méthaniers, Rouliers...). La France possède des sites d'excellence avec un potentiel et un savoir-faire reconnus. Il en est de même avec la DCNS, société nationale dont la mission est d'étudier, de construire, de réparer les bâtiments de la marine nationale, dont certaines activités sont aujourd'hui menacées.

Aujourd'hui, les Énergies Marines Renouvelables sont souvent mises en avant comme un enjeu d'avenir industriel dans certains sites au risque de pénaliser la construction navale.

L'avenir de l'industrie navale est également lié à la situation des ports dans notre pays.

Avec ce document, les Fédérations de la Métallurgie et des travailleurs de l'Etat ont décidé d'engager une campagne avec les militants, de débats, de rencontres et d'initiatives avec les salariés afin de peser sur les choix et les stratégies tant au niveau de la filière construction navale qu'au niveau de leurs entreprises.

Car il y a urgence de donner les moyens à cette filière industrielle pour garantir un développement efficace et créateur d'emplois.

Pour la CGT il s'agit de mener une bataille pour la reconquête industrielle et de créer des emplois. Donner un autre visage de la France avec la relance d'une activité durable dans les Chantiers navals. C'est possible et nécessaire.

**Ainsi la FTM-CGT et la FNTE-CGT contribuent à cette campagne en portant leur volonté de maintenir et de développer l'industrie navale en France.**

**Notre conception de la filière de l'industrie navale englobe l'ensemble de la chaîne de production. Soit de la conception des navires jusqu'à la déconstruction, en passant par la construction, l'entretien et la réparation.**



# Le poids de l'économie maritime en France

Le poids de l'économie maritime est très fort dans notre pays. Cela s'illustre notamment avec des armateurs de dimension internationale qui malheureusement ne construisent pas leurs navires en France. Donc en matière industrielle, la filière navale doit être soutenue par les armateurs français. Les flottes qui commercent en France devraient être produites en grosse partie par nos chantiers. Force est de constater que les volumes de productions dans notre pays sont sans communes mesures avec la taille des flottes des armateurs.

La valeur de la production de la filière maritime en France est de 52,1 milliards d'euros en 2011 dont seulement 7,8 milliards proviennent de la construction navale et des équipementiers marins.

Plus de 21 milliards d'€ de valeur ajoutée ont été créés par l'économie maritime en 2010. L'économie maritime a ainsi contribué directement à 1,1 % du PIB français.

## Où sont passées les commandes ?

Entre 2008 et 2011, plus de 100 navires de commerce ou de transport de passagers ont été commandés par des armateurs français. Aucune commande n'a été passée aux chantiers français qui souffrent d'un manque d'activités.

Le carnet de commandes à fin septembre 2011 des armateurs français était quasi intégralement positionné auprès de chantiers asiatiques. (voir doc ci-contre : carnet de commandes français...)

Notre pays est actuellement quasiment absent des marchés de la construction et peu présent sur ceux de la réparation navale. Pourtant, des sites d'excellence avec toutes les infrastructures et les compétences nécessaires existent de Dunkerque à Marseille.

## Revitaliser et développer cette filière industrielle majeure

Les coopérations par exemple avec des armateurs français (1 500 navires dont 700 sous pavillon français) sont de nature à permettre de remettre le pied à l'étrier, à condition qu'une volonté politique nationale existe et que des actes concrets soient engagés rapidement.

## Poids du maritime dans l'économie française en 2011

France	Emplois directs	valeur de la production (mrds €)
Construction navale et équipementiers marins	40 000	7,8
<b>Total maritime</b>	<b>300 780</b>	<b>52,1</b>

## Carnet de commandes français par catégorie de navire et pays de livraison

Catégorie de navire	Pays de construction	Nombre
<b>Sept-11</b>		<b>59</b>
Aggregates Carrier	Espagne	1
Bulk Carrier	Chine	32
Chemical/Oil Products Tanker	Corée du Sud	3
Chemical/Oil Products Tanker	Chine	4
Container / Ro-Ro Cargo Ship	Corée du Sud	3
Container Ship	Corée du Sud	3
Heavy Load Carrier	Chine	2
LPG Tanker	Chine	6
Passenger (Cruise) Ship	Italie	1
Passenger / Ro-Ro Cargo Ship	Croatie	1
Passenger / Ro-Ro Cargo Ship	Autres	1
Ro-Ro Cargo Ship	Corée du Sud	2
<b>Sept-10</b>		<b>88</b>
Bulk Carrier	Inde	3
Bulk Carrier	Chine	34
Chemical / Oil Products Tanker	Corée du Sud	6
Container / Ro-Ro Cargo Ship	Corée du Sud	6
Container Ship	Philippines	8
Container Ship	Corée du Sud	13
Heavy Load Carrier	Chine	2
LPG Tanker	Chine	8
Passenger / Ro-Ro Cargo Ship	Autres	4
Passenger / Ro-Ro Cargo Ship	Croatie	1
Passenger Ship	Autres	3

# L'industrie navale un atout pour l'activité économique

L'activité maritime représente un secteur important pour l'activité économique d'un pays comme la France avec un littoral de plus de 5 000km, un des plus grands d'Europe.

## Une situation pourtant paradoxale

La France reste un acteur majeur dans les échanges multinationaux, avec 72% des importations et exportations qui s'effectuent par voie maritime, avec la présence d'armateurs de dimension mondiale : 1 400 navires. L'heure est donc au développement de l'industrie navale, tant en termes de construction, de maintenance et de réparation, que de déconstruction.

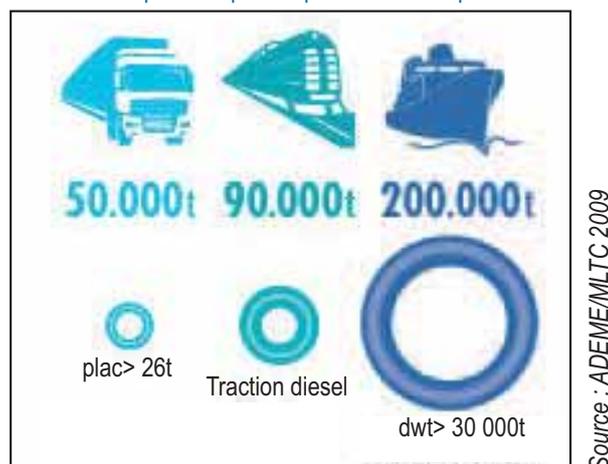
La France a des atouts reconnus, en termes d'infrastructures maritimes et de filières maritimes. Mais il est nécessaire de relancer une véritable politique industrielle pour promouvoir le développement des capacités à élaborer, construire des navires de tous types répondant aux immenses besoins, dans le renouvellement de la flotte, tant pour les portes-conteneurs, les méthaniers, les ferries, les pétroliers, les paquebots, les navires pour la défense nationale, les navires spéciaux pour les télécoms, les poseurs d'Eoliennes, mais aussi pour le développement du transport fluvial. Les besoins sont immenses, en réponse aux enjeux environnementaux, avec de nouvelle propulsion comme le GNL (Gaz Naturel Liquéfié).

La France ne peut se passer d'une stratégie de développement cohérente et efficace sur le plan social et économique. L'Etat a la responsabilité de mettre en œuvre une véritable politique de développement de la filière industrielle navale répondant aux besoins du transport maritime des marchandises et des personnes et ouvrant des perspectives sociales et économiques, dans le cadres des échanges internationaux et européens. L'enjeu est également de maintenir les capacités de la marine nationale pour répondre à sa mission de défense et de sécurité des intérêts de la nation.

## Les besoins en matière de transports maritimes sont importants et croissants

### Des capacités de transports en volume conséquentes

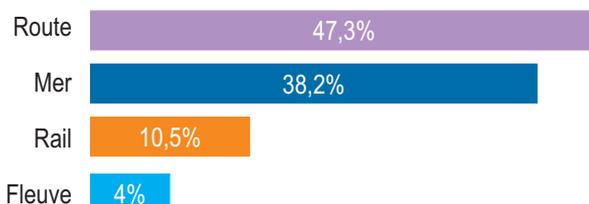
Une tonne -équivalent pétrole permet de transporter :



### Répartition des moyens de transport utilisés par le fret européen

Transport de fret intra-européen (UE 27) en 2010

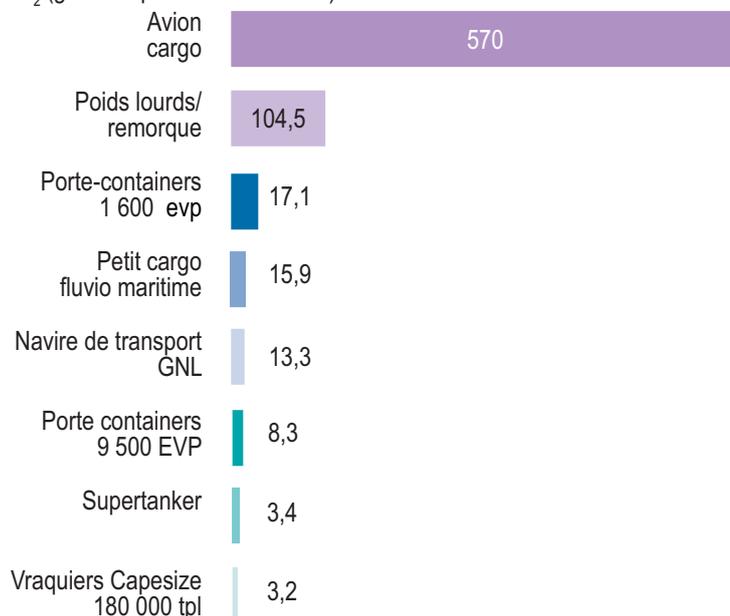
Répartition par mode (en%)



Source :Eurostat

### Des niveaux d'émissions de CO<sub>2</sub> réduits

Comparaison des émissions de CO<sub>2</sub> entre les différents modes de transport  
CO<sub>2</sub> (gramme par tonne/kilomètre)



# Les besoins de développement de la filière Navale

## Des projets concrets et réalisables existent pour développer la filière

**Ferries** : la SNCM compte renouveler une partie de sa flotte par des unités neuves et Brittany Ferries a le projet d'acquérir des navires avec une propulsion GNL.

**Méthaniers** : Des opportunités pour la construction de méthaniers innovants existent également, GDF se projette sur 53 nouveaux navires à construire.

**Navires spéciaux** : EDF avance l'idée de faire construire un navire «poseur d'éolienne», sans oublier le transport fluvial qui ouvre de nouvelles perspectives de développement.

Au-delà de ces exemples précis, notre pays a également besoin de navires en bon état, pour assurer le cabotage, ce qui donnerait de la charge de travail aux petits chantiers.

## Une industrie navale qui se développe pour répondre aux besoins

Des perspectives existent pour pérenniser l'activité dans les chantiers. Les besoins de renouvellement de la flotte sont réels, ils résultent de choix politiques et industriels. Voici quelques exemples concrets :

- Navires de desserte locale et de tourisme (25m et+) : 15 navires (Appartenant essentiellement aux collectivités locales) ont plus de 30 ans de service sur les 89 en service.

- Transbordeurs : 7 ont plus de 30 ans (3 au-dessus de 20000 TJBC\*) sur 36 navires en service, dont 5 de Corsica Ferry.

- Rouliers : 2 rouliers sur 16 en service ont plus de 30 ans dont 1 de 12211 TJBC.

- Rouliers mixtes : 1 roulier mixte (16776 TJBC) sur les 4 en service a plus de 30 ans

- Porte-conteneurs : 89 navires dont le plus ancien est de 1990.

- Porte-conteneurs rouliers : 4 navires affrétés par la CMA CGM sous pavillon étranger ont plus de 30 ans (1300 EVP\* en moyenne)

- Caboteurs : 2 caboteurs (710 TPL\*) sur les 10 en service ont plus de 30 ans.

- Cimentiers : 3 sur les 9 cimentiers (2 de 15000 TPL et 1 de 7300 TPL) ont plus de 30 ans.

- Vraquiers : Sur les 11 navires en service les 2 plus anciens sont de 2005. Le standard étant autour de 63500 TPL. (Un atout pour le cabotage).

- Transport de brut : Sur 12 navires, 1996 pour le plus vieux

- Transport de produits raffinés et de GPL : Les navires sont dédiés à des lignes. Les navires sont récents mais leurs financements doivent nous interpeller.

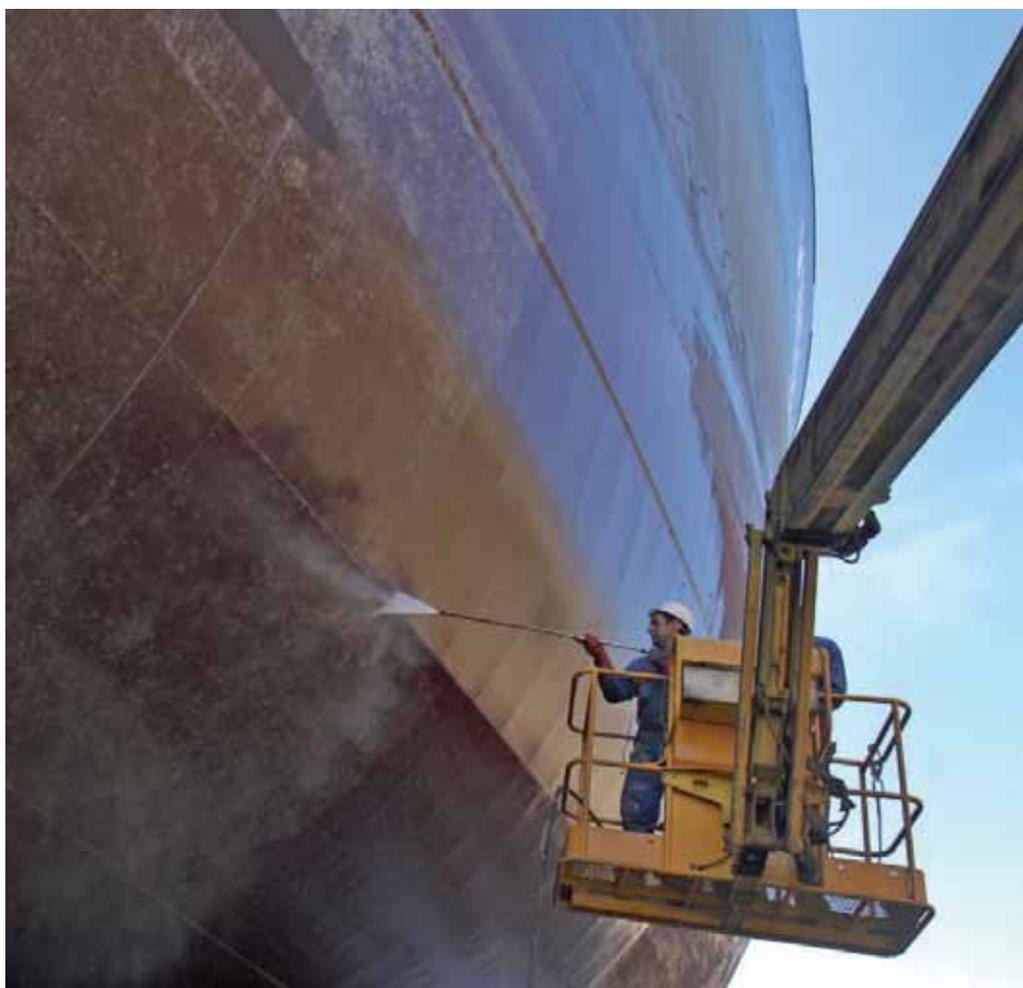
- Navires de l'Outre-mer : Sur 62 navires, 12 ont plus de 30 ans (1 navire mixte 1540 et un de 631, 1 navire à passagers rapide de 220 TJB\*, 1 navire à passagers de 155 TJB, 7 cargos de 1100 -1500 TPL et 1 de 2400 TPL)

- Navires de recherche : 5 navires sur 18 ont plus de 30 ans.

- Navires de travaux maritimes : Sur 32 navires, 12 ont plus de 30 ans dont 4 plus de 40 ans.

- Navires câbliers : 6 navires sur 12 ont plus de 30 ans de service.

- Navires offshores : Seuls 2 navires sur les 206 en service ont plus de trente ans.



\* définition des sigles

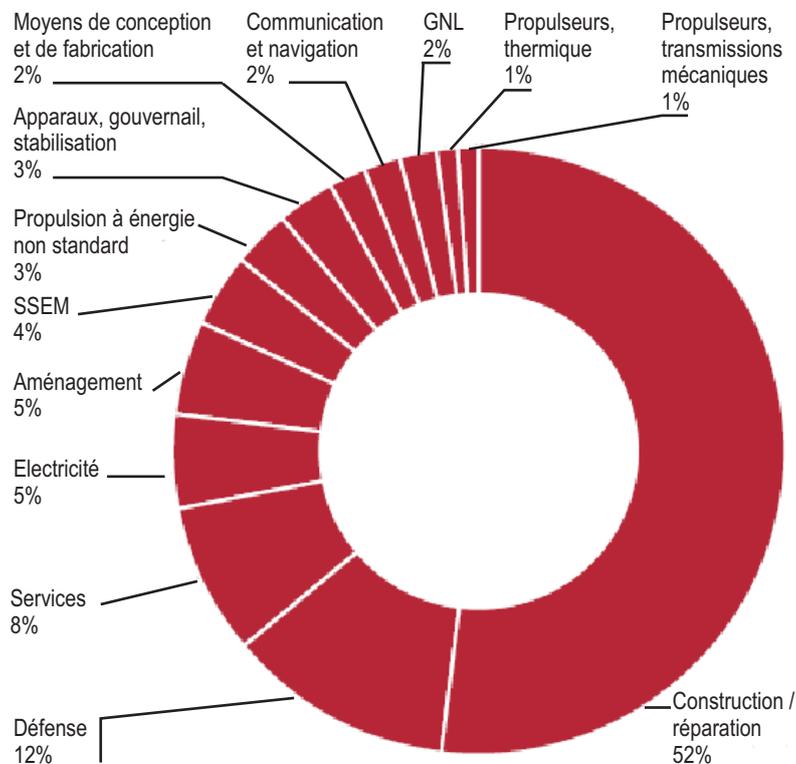
EVP : Equivalent Vingt Pieds ( containers)

TJBC : Tonneaux de jauge brute compensée

TPL : Tonnes de port en lourd

# La situation de l'emploi dans la filière Navale

## Répartition des effectifs par secteur de la filière navale

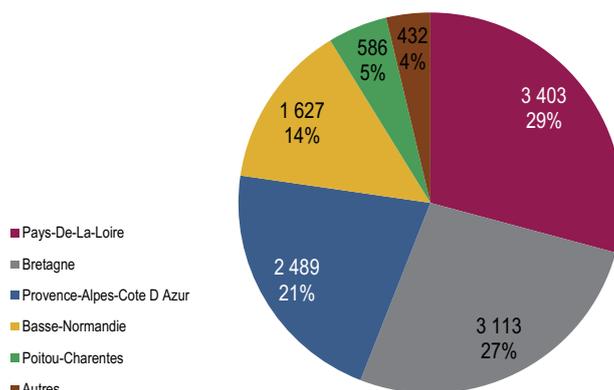


Source : GICAN

## La filière construction et activité navales

	CA 2011 (M€)	Emplois	Part export %
Construction de navires de commerce, de servitude	1 000	3 500	80
Réparation de navires de commerce, de servitude	150	1 000	60
Construction de navires de défense	1 500	7 000	30
Maintien en condition opérationnelle	750	4 500	na
Fournisseurs de produits et d'équipements maritimes	2 200	10 000	60
Autres fournisseurs et sous-traitants	2 200	15 000	40
<b>Total</b>	<b>env 6 000</b>	<b>&gt; 40 000</b>	

## 5 régions regroupent 95% des effectifs en 2010



La filière navale représentait environ 15% des effectifs et de la production de l'économie maritime en 2011 avec près de 8 milliards d'€ de chiffre d'affaires en 2011.

L'industrie navale regroupe plus de 40 000 salariés dont plus de la moitié pour la construction/réparation.

Il faut, toutefois, ajouter qu'en réalité, la DCNS compte 12 000 salariés. Cet écart s'explique par la non prise en compte des travailleurs sous statut du ministère de la défense au nombre de 5 000 salariés sous statut.

## Alors que le transport maritime augmente nos capacités de réparation et de maintenance se réduisent

Dans la réparation et la maintenance navale, les effectifs ne cessent de baisser depuis une dizaine d'année, le secteur étant composé de nombreux intervenants de petite taille fortement concurrencés par des chantiers étrangers. Les emplois restent très régionalisés sur le littoral.

## Les besoins en main d'oeuvre

Nous estimons que la filière doit recruter entre 1000 à 1 500 salariés chaque année durant les 5 prochaines années, pour permettre les départs anticipés pour travaux pénibles, l'embauche de jeunes, le renouvellement de compétences et la réintégration de savoir-faire externalisés.

# Pour une filière Navale porteuse d'essors industriel, économique et social

La CGT s'est engagée dans une campagne nationale de sensibilisation et de mobilisation des salariés de cette filière.

Elle fait aussi appel aux populations pour gagner ensemble une véritable politique de développement social et d'emplois industriels.

En France, contrairement à la plupart des autres pays européens, la construction navale repose historiquement sur 2 entités distinctes : la Navale civile et la Navale militaire. Pour la CGT, cette particularité française est un atout et doit le rester, du fait que les missions industrielles confiées aux chantiers civils ou aux chantiers militaires ne sont pas les mêmes, du fait aussi qu'un chantier militaire a comme «client» l'Etat. Les nombreuses tentatives de mises en concurrence des chantiers civils et militaires, donc de leurs salariés, ne répondent finalement qu'à la logique du profit et à terme préfigurent la volonté de «fusionner» les 2 Navales, voire d'aller à la création au niveau européen d'un «EADS Naval». Cette perspective

inacceptable conduirait au désastre, et ce n'est pas notre conception de la filière navale dont a besoin notre pays.

**La CGT revendique une filière navale modernisée, créatrice d'emplois qualifiés**, dans laquelle se distinguent ces 2 activités. En clair, s'il s'agit de travaux de constructions neuves ou de réparations navales de navires marchands et de croisières, ils doivent garnir les carnets de commandes des chantiers civils. Et s'il s'agit de programmes de constructions neuves ou de réparation navale au profit de la Marine nationale, ils doivent être attribués prioritairement à la DCNS.

Alors que la révision du Livre blanc sur la défense de 2008 est en cours, et qu'elle préfigure la future Loi de programmation militaire, **c'est maintenant que les choix politiques se font**. Notons d'ailleurs qu'une des orientations majeures qui guide cette révision voulue par François Hollande est «l'influence de la maritimisation» et la «valorisation des océans». Dans

ce cadre, tout milite pour que l'État se réapproprie pleinement son industrie navale militaire, des études aux fabrications, de l'entretien à la déconstruction. La CGT entend contribuer à ce que de tels choix s'imposent, dans l'intérêt de l'emploi, de l'indépendance et de la souveraineté de notre défense.

Nous devons créer une dynamique qui doit nous permettre de réunir nos syndicats sur des revendications communes. Et ce n'est pas être ambitieux de demander que cette industrie soit au cœur des préoccupations de nos politiques. Cette convergence ne peut se faire que si nous sommes d'accord sur les objectifs. Un vrai débat doit être instauré : *«nous sommes entre nous, je vous invite à parler librement et à s'écouter attentivement. Notre objectif final, bien sûr est la reconquête de l'industrie navale»*.

## Comment pouvons-nous agir pour retourner la situation en faveur de tous les salariés ?

Nous nous battons pour les salariés intérimaires, les salariés des entreprises sous-traitantes, les salariés des entreprises donneuses d'ordres et les salariés sous statut. Le patronat en a fait des mercenaires. Nous devons redonner dignité et espoir aux salariés et mettre un terme à ce discours libéral. Ce n'est pas avec des heures supplémentaires et en détériorant les conditions de travail que l'on vivra mieux.





**Sur le volet social, nous devons porter une exigence forte en mettant en avant le même statut pour tout salarié travaillant dans l'industrie navale sur le territoire français.**

Il devient urgent pour nous de nous emparer des enjeux industriels. La France a renoncé à ce qui faisait sa force : la complémentarité entre ces institutions d'éducation, la protection sociale, les sciences, les services publics et l'industrie formaient un ensemble cohérent dont le secteur industriel était de premier bénéficiaire. Nous n'avons plus à la tête de nos entreprises des industriels mais des financiers. Et on ne peut pas dire qu'ils sont performants. Preuve en est, la perte des deux navires vikings signés par l'armateur. On ne peut pas d'un côté souhaiter une industrie forte et moderne et réduire les services publics. Il est fondamental de pouvoir intervenir sur les choix de gestion des entreprises et le contrôle des aides versées à celles-ci.

Le patronat a mis au cœur de notre préoccupation le plan de charge. C'était acquis : une entreprise a des commandes, c'est pour cela qu'elle existe. Maintenant, c'est remis en question tous les trois ou six mois. En France, il y a du travail pour tous les chantiers navals civils et militaires.

**Il n'y a pas de volonté politique de prendre des commandes.** Prenons comme exemple la réparation navale

civile à Brest. Il a suffi à la société Damen de reprendre le site de la Sobrena pour faire entrer un remorqueur du groupe Bourbon au chantier, alors que ce remorqueur est basé à Brest.

Pour le patronat, il n'y a pas de place pour la navale en France. Nous allons leur prouver le contraire pour cela nous avons **besoin de recenser les navires qui doivent être construits et réparés dans notre pays.** Dans beaucoup de cas, l'État ou les collectivités locales sont derrière ces besoins. **Il ne faut rien lâcher !**

Utilisons notre outil qu'est la CGT et travaillons avec différentes fédérations que ce soit celle du transport, celle des marins, celle des mines et des énergies et celle du service publics. Nous devons absolument nous décloisonner. La filière navale civile et militaire est l'affaire de tous. Il est indispensable de continuer à transmettre notre savoir-faire et développer notre outil de travail.

**Nous devons exiger :**

- L'âge des navires passagers pouvant être admis au cabotage sur l'ensemble du territoire ne doit pas excéder 20 ans.
- Une vraie politique pour développer l'autoroute de la mer.
- Tout navire commerçant en France devra être construit, réparé et déconstruit en France.

**Les 4 propositions de la CGT Pour le financement de l'industrie,**

- 1** Les banques doivent revenir à leur mission principale en finançant le développement économique du travail à travers les crédits bancaires.
- 2** La création d'un pôle financier public en mettant en réseau des institutions publiques et coopératives.
- 3** La création de fonds régionaux pour le développement solidaire des territoires lançant des projets concrets de développement des entreprises en cohérence avec les projets territoriaux.
- 4** La création d'un livret épargne industrie qui s'inspire du livret de développement durable



# La Recherche & développement pour de meilleurs atouts



## Développer une filière de déconstruction

L'Etat français, les régions, doivent faire preuve de volonté politique pour favoriser la création et le développement d'une activité de déconstruction des navires en fin de vie, permettant le recyclage des matières premières.

La Cgt expose ci-après les principes et les propositions qui lui paraissent fondamentaux pour relever les défis d'une telle filière qui se veut utile pour le développement durable, écologiquement et socialement responsable.

La dépollution et le démantèlement des voitures en fin de vie, dès leur conception, sont de la responsabilité directe :

- des constructeurs, des armateurs, des utilisateurs...

- de l'Etat, voire des régions, de certaines communautés d'agglomération la déconstruction des cars et bus.

Tous ces acteurs doivent s'engager dans la mise en place d'une telle filière et participer à son financement, à la mise en œuvre de technologies novatrices.

Les sites et chantiers navals existants, tant civils que militaires, doivent être mis à contribution par l'utilisation de leurs outils, atouts et savoir-faire industriels, technologiques et humains.

Le statut juridique de cette filière pourrait être de type Groupement d'Intérêt Public, dans lequel l'Etat serait actionnaire au-travers des ministères

concernés (Défense - Industrie - Environnement - Recherche Equipement -Transport...).

Enfin, des coopérations étroites devraient être établies avec les pôles de compétitivité concernés, l'Agence pour l'Innovation industrielle, les régions, les Chambres de Commerce et d'Industrie, l'Ademe (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie) ... , avec l'objectif de répondre aux besoins d'un développement de l'industrie et de l'emploi, dans des convergences d'intérêts et non dans une mise en concurrence des Hommes et des Territoires.

L'Etat par l'intermédiaire de MEDEEM, pour ce qui concerne les normes et les modalités de contrôle du respect de ces normes de démantèlement, doit aussi jouer un rôle majeur.

## La R&D est essentiel pour le développement et la pérennité de l'industrie navale

La Stratégie de Lisbonne avait placé les investissements comme une priorité pour assurer le développement économique de l'Europe. Dans notre pays malgré la présence du Crédit Impôt Recherche, force est de constater que les investissements en R&D notamment privés ne sont pas à un niveau suffisant pour permettre le développement de l'industrie.

Or la R&D est de plus en plus alimentée par l'Etat et les collectivités locales. Elle contribue à rester dans la course à l'innovation et doit permettre d'avoir des navires plus sûrs et moins énergivores. Avec l'amélioration des techniques de production, de conception et d'utilisation des navires, la dimension humaine reste pour la CGT prépondérante.

Ces innovations en R&D doivent aussi permettre d'améliorer la sécurité des navires que ce soit pour les personnels naviguant, les passagers ainsi que pour les cargaisons. Pour la CGT, la R&D doit profiter aux pays et aux territoires concernés. Ainsi il est inadmissible que des fonds publics notamment, alimentent la R&D en France et dans les territoires pour que par la suite la production ou l'industrialisation de ces procédés se fassent hors du pays.

Exporter la mise en œuvre de notre R&D est inconcevable pour la CGT et ce d'autant plus lorsque nos chantiers navals souffrent de sous-activités.

## Les axes de développement de la R&D

Nous considérons que les pistes de recherche dans l'industrie navale doivent permettre de favoriser le développement humain durable. C'est-à-dire en apportant des solutions pour concilier défense de l'environnement, réponse aux besoins et améliorer les conditions de vie et de travail des salariés.

### ■ Préserver la planète en réduisant fortement les nuisances issues de l'activité :

- Réduire les émissions de CO<sup>2</sup> de 30%
- Réduction des NOx et SOx de 80%
- Utiliser des peintures notamment sur la coque des navires 100% Biodégradables
- Réduction du bruit

### ■ Améliorer les conditions de vie et de travail des utilisateurs, notamment les personnels navigant :

- Réduction du nombre d'accidents, pour tendre vers le 0 accident
- Améliorer la qualité de vie à bord des navires
- Développer la E-communication

### ■ Préserver les ressources en énergie fossile :

- Optimiser l'énergie utilisée par les navires
- Nouvelles générations de moteurs et de propulsions hybrides notamment
- Utilisation du GNL (Gaz Naturel Liquéfié)
- Stockage de l'énergie (super condensateur)

Malgré des parts de marché faibles sur le plan mondial, la filière bénéficie d'un savoir-faire indéniable avec des positions d'excellence sur les navires à forte valeur ajoutée : les navires à passagers et les navires militaires. (contrairement à la filière automobile, où les allemands se sont positionnés sur les gammes premium et les français sur le milieu de gamme)

### Une industrie de volumes [...]

- les tentatives de réduction du dimensionnement de STX France, principal chantier civil n'ont jamais prouvé leur pertinence.
- Piriou, dans un schéma industriel mixte a toujours poursuivi une stratégie de croissance et s'en sort mieux que d'autres sur ses créneaux.
- Des évolutions géostratégiques qui renforcent les besoins en navires de soutien logistiques et de surveillance.

### Des évolutions environnementales et réglementaires susceptibles d'accélérer le renouvellement de certaines flottes

Le développement des EMR ne peut reposer que sur une industrie de la construction navale forte et pérenne. Le savoir-faire industriel des chantiers doit contribuer à la compétitivité des acteurs français sur cette nouvelle filière : synergies industrielles, sur les fonctions achats, qualités,...

Pour ancrer et développer l'emploi dans la construction navale en France, il y a nécessité d'élargir les segments de marché visés en profitant des opportunités liées au développement de l'économie maritime :

- Navires de soutiens logistiques et de surveillance des côtes pour la France et l'export
- Navires à passager :
  - dotés de nouvelles motorisations : renouvellement de la flotte des ferries sur la zone SECA peut constituer une opportunité
  - Navires fluviaux (conditions réglementaires de circulation sur les fleuves français à préciser)
- Navires de pose, sismiques, de recherches,...
- Les méthaniers (cf besoins du pétrolier Total)
- Pour ancrer et développer l'emploi dans la construction navale en France, il est nécessaire de recréer des filières de formation au sein de l'Education Nationale sur les différents niveaux de qualification, et de redonner de la visibilité et favoriser l'intégration des jeunes.
  - Re-questionner le modèle industriel : 25% de production propre et 75 % de sous-traitance par rapport à ce qui se faisait au début des années 2000.

### Les EMR

Dans le cadre du Grenelle de l'environnement, des projets de développements économiques régionaux, etc, la question de l'énergie renouvelable est de plus en plus posée. Le nombre

d'éoliennes implantées sur le territoire et notre littoral explose. Or aucun fabricant français ne figure dans les 6 premiers fabricants mondiaux d'éoliennes. L'acier est un composant majeur des éoliennes, étant donné la taille de ces dernières (plusieurs dizaines de mètres). La CGT considère qu'il n'y a rien d'écologique à importer dans notre pays des centaines de tonnes d'acier produites à des milliers de kilomètres. En ce sens, les filières sidérurgique et navale françaises et européennes doivent jouer un rôle essentiel dans ce secteur.

### Financements

Force est de constater que les banques privées européennes se sont retirées depuis 2009 du financement de l'économie maritime et en particulier de la construction navale. Cette situation a largement accéléré la baisse des parts de marché des chantiers européens au niveau mondial. La France qui ne dispose pas d'une banque de soutien à l'export, comme en Allemagne et en Italie, a particulièrement souffert de ce handicap sur les trois dernières années. Il apparaît donc nécessaire de disposer en France d'une banque de soutien à l'export et à l'industrie au-delà des mécanismes de caution apportées par la Coface.

Préconisation :

- Mise en place de systèmes de cautions/garanties de la Coface sur le même modèle que ce qui existe pour l'aéronautique
- La BPI doit disposer de moyens lui permettant de proposer des financements attractifs pour les armateurs susceptibles de commander dans les chantiers français.

### Développons la formation

**Nous avons besoin de mettre en place une politique de formation pour permettre le développement de la filière.**

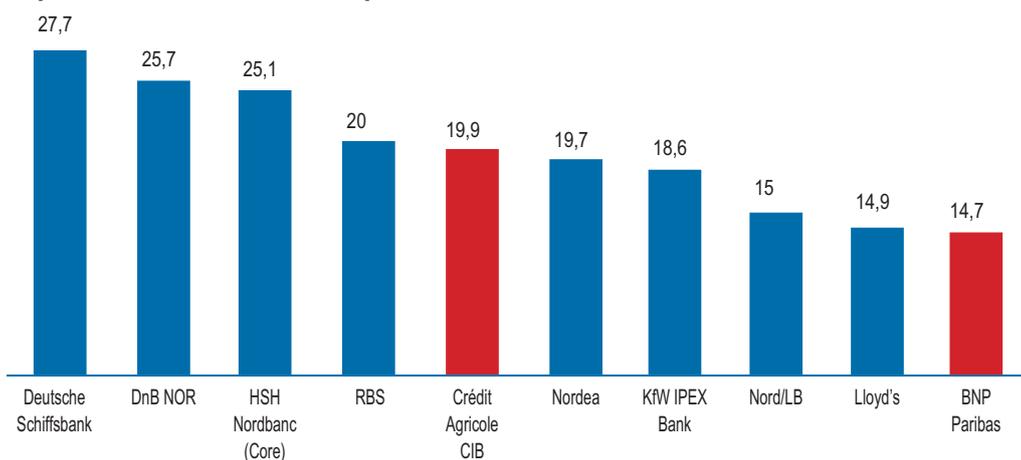
**Sans reconnaissance des métiers dans la filière et de leur pérennisation c'est l'ensemble des capacités de l'industrie navale française qui sera menacé.**

Dans un pays qui compte 3 millions de salariés à la recherche d'un emploi, la CGT considère qu'il n'y a pas de manque de main d'œuvre pour l'industrie navale mais un besoin de former et de reconnaître les qualifications des salariés de la branche ou pour les attirer.

D'autre part, face au virage démographique que nous connaissons nous devons :

- Augmenter les budgets formation au-delà du minimum légal et les fixer au moins à 4% de la masse salariale
- Consacrer à la formation au moins 10% du temps de travail
- Apporter une meilleure attractivité de la filière au travers de l'amélioration du statut social
- Améliorer les compétences des métiers de la filière avec une meilleure reconnaissance et la remise en place de certifications et qualifications diplômantes.
- Soutenir une politique à moyen et long terme de développement des compétences avec notamment des écoles de formation initiale et continue.
- Remettre en place une politique de matelotage (tutorat).
- Garantir l'accès à des emplois stables pour les salariés formés aux métiers du secteur.

**Le financement maritime le portefeuille des 10<sup>ères</sup> banques en milliards de \$ en 2011**



# 10 exigences de la CGT

**1 Mise en place d'une politique industrielle ambitieuse** pour favoriser le développement de l'emploi et de l'activité avec la création d'un pôle financier public. Création d'un pôle financier public avec la mise en place d'un mécanisme de crédits à taux réduits pour favoriser l'investissement productif et la réalisation des navires.

**2 Mise en place d'un pôle public national de défense.** afin de conforter les atouts de la France au service d'une défense Nationale suffisante et non-agressive, participant activement au maintien de la sécurité en France et en Europe

**3 Conditionnement de toutes aides publiques** au respect de critères portant sur l'emploi, les salaires, les conditions de travail. Contrôle de l'usage de ces aides par les représentants des salariés.

**4 Développement des coopérations** entre l'industrie navale, les armateurs et les compagnies de transport Brittany Ferries, SNCM...

**5 Respect du droit et des garanties collectives** pour les salariés venant d'autres pays.

**6 Un site, un statut,** le même statut pour tout salarié travaillant dans les chantiers navals avec une cohérence des salaires et une restriction des contrats précaires conduisant à la paupérisation des travailleurs. Embauche des intérimaires.

**7 Établissement d'un plan de formation et d'embauches** pour le renouvellement des savoir-faire et le développement des compétences (soit 5.000 à 7 500 embauches sur 5 ans).

**8 Réouverture au niveau européen des accords** avec les pays comme la Corée et la Chine qui subventionnent leur industrie et la construction de navires. Mise en place d'un mécanisme « anti-dumping ».

**9 Lancement de projets de navires du futur et de nouvelles générations** (innovants, plus économiques) au sein d'un GIE naval rassemblant toutes les entreprises.

**10 Renouvellement des flottes** pour des bateaux moins énergivores et plus sûrs. Constitution d'une filière de déconstruction des navires intégrée dans l'industrie.

**Nos repères revendicatifs fédéraux construits notamment autour de la grille de classification unique constituent les piliers d'une véritable revalorisation des salaires**

Seuils d'accueil	Niveaux	Coeff.	Salaires de base en € (35h)
Sans savoir reconnu ni expérience	I	200	1 700 (Revendication CGT)
Après un an		220	1 870
CAP	II	240	2 040 (Smic + 20 %)
BEP		260	2 210
BAC	III	280	2 380 (Smic + 40 %)
BAC Pro		300	2 550
BAC +2	IV	320	2 720 (Smic + 60 %)
BTS - DUT		340	2 890
BAC +3/4	V	360	3 060 (Smic + 80 %)
Licence		380	3 280
BAC +5	VI	400	3 400 (Smic *2)
Ingénieurs - Masters		440	3 740
		480	4 080
BAC +8	VII	500	de 4 250 (Smic *2,5) à 8 500 (Smic *5)
Ingénieurs/cadres et cadres sup. - Doctorat		500 à 1000	

- Des augmentations générales pour tous (Non Cadres et Cadres).
- Des augmentations, toutes mesures confondues, d'un niveau de 10%.
- Une refondation de la grille de classification.
- Un changement de coefficient tous les 4 ans.
- Un doublement du salaire sur la carrière.

**Une amélioration des conditions de travail.**

Nous avons constaté ces dernières années une dérive dans la polyvalence à outrance, la flexibilité néfaste pour la santé et la sécurité, les mobilités contraintes, la pression constante aux objectifs sans les moyens appropriés, le stock zéro impliquant un travail dans l'urgence. Pour faire du bon produit dans de bonnes conditions, il faut repenser complètement l'organisation du travail.

