



L'ensemble du secteur naval a un avenir :

Les salariés ont leur mot à dire !

Que faire pour endiguer la désindustrialisation si ce n'est d'ancrer les activités industrielles sur les territoires ?

Pourtant, à coup d'astuces et d'annonces, c'est la « casse ouvrière » qui s'opère sur un marché qui se développe mais que le patronat tente de recomposer pour ses propres intérêts.

La Direction Générale de STX France a annoncé et mis en œuvre un Plan de Sauvegarde de l'Emploi au chantier du Rohu à Lanester. Dans La période actuelle, l'ensemble des acteurs est censé éviter les licenciements en trouvant des solutions industrielles alternatives et là, du côté patronal, c'est...zéro !!!

Il s'agit en fait d'un plan de 47 suppressions d'emplois, dans les secteurs spécialisés que sont l'armement et

l'aménagement des navires. L'entreprise STX France est-elle en difficulté ? Non ! C'est même l'inverse, puisque le chantier Nazairien "déborde" d'activités. De plus, elle obtient avec DCNS un contrat de Maintien en Conditions Opérationnelles (MCO) pour les BPC de la marine nationale, ce qui élargi ses prestations dans le militaire au détriment de DCNS. C'est un nouveau joli cadeau de l'État fait au PDG, Mr Castaing.

Comment peut-on croire que ce même PDG ne veuille pas opérer un transfert de charge qui est très largement envisageable de St Nazaire vers Lanester ? Cela met en lumière que le choix est de saborder ce chantier du Morbihan.

Tentons de comprendre pourquoi.

La recomposition du côté de l'Etat !

Pour comprendre cette logique, il est nécessaire de plonger dans les coulisses d'un vaste plan de recomposition de la navale en France, avec "l'expérimentation" Bretonne.

Pour expliquer la situation de STX au Rohu, il faut aussi se tourner vers DCNS, Chantier Naval Lorient.

Pourquoi ? Parce que dans le cadre du "sacrifice" STX en Bretagne, il s'en prépare un autre, à DCNS.

L'ex-maire de Lorient, ex-Président de Région, actuel Ministre de la Défense a entamé depuis de longue date "une croisade" pour dénationaliser les arsenaux de la Marine et offrir leur activité au secteur privé. Tout y est passé : le changement de statut, les suppressions d'emplois, de surfaces en "libérant" le foncier au profit de l'hôpital par exemple sur Lorient, Et pour couronner le tout, le "vrai patron" de DCNS, comme il aime à dire, organise en Bretagne une des plus grandes filières de détachement de salariés venus de pays majoritairement de l'Est de l'Europe. C'est la modernité à la sauce Le Drian!

DCNS Lorient a le plus grand programme naval français de navires de surface, en série, à réaliser depuis des décennies. Et ce malgré le fait que le nombre de FREMM OCCAR annoncé de 11 risque de n'être en réalité que de 8, alors qu'à l'origine il devait y en avoir 17 !

L'établissement de Lorient est configuré pour réaliser jusqu'à quatre navires de type FREMM en même temps. Pas simultanément évidemment, à des degrés d'avancement différents, puisqu'au moment où la finition du 1^{er} est en cours, la découpe des tôles du 4^{ème} débute. Ce premier montage industriel a permis à DCNS de s'engager auprès du ministère de la défense, sur la sortie d'un exemplaire tous les sept mois, cela n'a jamais été fait. Ce cadencement devait aussi donner à DCNS la possibilité d'intercaler des navires pour l'exportation.

C'est dire si l'état de la marine française nécessitait un renouvellement rapide de sa flotte de surface, ce qui ne doit plus être le cas puisque le Ministre vend une frégate française à l'Égypte après avoir vendu une au Maroc sur celles dédiées à la France. Les marins finiront-ils un jour par naviguer en "Optimist" puisque malgré ce bouleversement pour la Marine, c'est un des messages, « optimiste », que le Ministre a imposé au Chef d'État Major de la Marine, en disposant de 4 FREMM en 2016 et 6 en 2019.

Aujourd'hui, les effectifs DCNS à la production sont insuffisants, la surface l'est aussi en partie, et c'est une des raisons pour laquelle l'aménagement du bassin 2 de Lorient est à réaliser. Avec ce bassin, aménagé en forme couverte,

tous les montages industriels se résolvent et à un coût modeste vu les enjeux.

Le problème des effectifs propres à l'entreprise, lui, demeurera. C'est d'ailleurs le calcul machiavélique qui est

fait. Il reste malgré tout une solution rapide : saturer le potentiel de l'entreprise DCNS avec la participation de Brest en renfort pour réaliser, à Brest, de la construction neuve, quasi condamnée aussi, par le gouvernement.

La recomposition vient.... aussi d'à côté.

De Concarneau, précisément. Le chantier Piriou se voit aujourd'hui confier "sans grande difficulté" les navires faiblement armés de la marine nationale, soit en propre, soit via sa filiale, Kership, que DCNS lui a montée et offerte. (Seule la CGT, à DCNS, s'était opposée à ce montage.)

Or, le port de Concarneau est avant tout lié à la pêche. Pour que la pêche se fasse dans des conditions "modernes", il faut des navires pour. Mais le chantier "dédié" à l'activité réalise son plan de charge à 60% sur le militaire. Mieux, il va même réaliser sur fonds propres des prototypes « militaires ». On peut émettre des interrogations sur la notion « fonds propres » puisque le cumul des divers cadeaux à Piriou commence à peser lourd. Mais cette entreprise a aussi une structure de maintenance à l'ex base

militaire de Kéroman et des personnels sont aussi régulièrement sur Brest.

Tout ceci laisse quand même un goût amer puisque le chantier STX du Rohu est surtout au cœur d'arrangements pour la redistribution des cartes.

On voit bien se dessiner, dans le cadre de la réforme territoriale, un axe Lorient/Concarneau, dans la navale, en terme de « rééquilibrage » des métropoles Rennaise et Brestoise.

Mais cette triangulation territoriale, politique et capitalistique, porte en elle la destruction d'outils industriels et d'emplois stables.

Cette recomposition est la seule mauvaise solution !

La France possède deux composantes navales, une civile et l'autre militaire. Pour la seconde, DCNS veut passer à l'étape d'une entreprise internationale, en s'éloignant pour partie du territoire national, pour concrétiser l'achèvement du changement de statut effectué par le gouvernement Jospin: une privatisation du groupe pour nouer des alliances capitalistiques.

Pour la première, après avoir abandonné d'importants chantiers civils, l'État français porte une lourde responsabilité dans cette politique dite de créneaux pour laquelle la disqualification maritime française est en marche. Le choix a été fait, c'est indéniable, de privilégier St Nazaire dans une logique de concentration, mais aussi d'équilibrage entre territoires.

La stratégie de la monoculture paquebots permet aux chantiers STX de ne pas répondre aux développements des

navires du futur sur l'ensemble des segments du transport, notamment de marchandises et de combustibles. Dans le même temps, l'État utilise un chantier en partie Sud Coréen, du point de vue capital, pour y construire les navires militaires français de fort tonnage à l'encontre de DCNS Brest.

C'est un mensonge de laisser croire que STX Lorient ne pourrait pas vivre comme chantier intégré. Le groupe STX, les pouvoirs publics peuvent, s'ils le veulent, permettre un autre avenir que 47 suppressions d'emplois et le seul maintien de l'activité coque, qui de fait condamnerait le chantier à court terme.

La Région n'a-t-elle pas injecté 5 millions d'euros pour le quai d'armement du Rohu ? Pour quoi, pour qui?

La CGT fait des propositions, mais l'ensemble des acteurs doivent prendre leurs responsabilités.

Nous pensons que les travaux engagés pour dynamiser les activités sur les ports de Bretagne par les collectivités ne peuvent pas s'accompagner d'une casse sociale et d'une réduction des moyens industriels, d'autant que la demande existe, d'une part par un carnet de commandes qui se confirme, et d'autre part par des besoins non satisfaits de navires à construire, par exemple pour la recherche, le transport de passagers, l'océanographie, l'assistance dans le domaine des EMR, la sécurité maritime, la modernisation des flottilles de pêche...

La Cgt a écrit au Préfet de Région pour constituer une table ronde avec les industriels, les collectivités et tous les acteurs concernés pour travailler les contours d'une filière qui permet à chaque outil industriel de se maintenir et se développer dans chaque secteur de la région.

Le chantier du Rohu a fait la démonstration de sa pertinence. Son avenir réside dans la volonté ou non de prioriser les enjeux industriels, sociaux et environnementaux, tels que présentés par le Premier Ministre lors de sa venue à Brest le 18 décembre dernier.