



Angers, le 17 janvier 2017

**Monsieur le Président**  
**Conseil Régional des Pays de la Loire**  
Hôtel de la Région  
1 rue de la Loire  
44966 NANTES CEDEX 9

N/Réf. : 007.01.17/FD/MRA

**Monsieur le Président,**

Cela fait maintenant de longues années que l'outil industriel français subit un véritable dépeçage alors que les besoins sont immenses pour répondre aux défis du 21<sup>ème</sup> siècle.

Dans l'indispensable préservation des capacités nationales, dans une logique de développement et de modernisation des équipements et des infrastructures, la CGT récuse une pensée trop souvent véhiculée d'une opposition entre ce que certains nomment "la vieille industrie" et "la nouvelle."

L'industrie forme un tout qu'il convient de penser comme un élément structurant du tissu économique, social, environnemental et culturel, au service des besoins des femmes et des hommes sur le territoire national et à l'international.

Cela demande, bien sûr, une vision dans le cadre des politiques publiques en termes de stratégie et de planification efficaces dans une logique de qualité capacitaire qui se croise avec les propres investissements des acteurs économiques des différentes branches ou filières.

Dans cette optique de cohérence et d'articulation des outils, des savoir-faire et des financements, la place de "la" navale est particulièrement centrale pour le pays à tous points de vue de la souveraineté économique, sociale, environnementale et de Défense Nationale.

Comment, dès lors, comprendre, que l'armateur breton "Britanny Ferries" vient de signer une lettre d'intention avec un chantier naval allemand pour la réalisation d'un navire propulsé au gaz naturel liquéfié (GNL) alors que la France possède la technique mais ne la déploie pas ?

L'État français possède un tiers du capital des Chantiers de l'Atlantique qui serait à même de réaliser ce navire.

Pourquoi la société d'économie mixte (SABEMEN) qui finance les projets du groupe Brittany Ferries n'a pas entretenu de rapports avec les services de l'État, la Direction de STX France, les collectivités territoriales, notamment les régions Bretagne, Normandie et Pays de la Loire qui, sur d'autres sujets, savent très bien travailler ensemble ?

.../...

Qui pourrait admettre -alors que des entreprises comme STX France et Brittany Ferries bénéficient d'aides publiques- que le défi du savoir-faire industriel et de l'emploi associé ne soit pas une priorité à l'heure actuelle pour nos bassins d'emploi ?

Le CESER Bretagne a répondu à votre saisine du Président du Conseil Régional sur les conséquences que pourrait avoir le "Brexit" pour cette région.

Dans ce rapport, le CESER met l'accent sur le monde maritime dont celui du transport de marchandises et de passagers et, plus particulièrement avec un zoom sur la compagnie en question.

Cette attention, voire l'appel au soutien, est-il compatible avec la fuite de ce même groupe quand il s'agit de réaliser ses navires sur nos territoires ?


C'est totalement incompréhensible sauf à cacher un modèle peu avouable.

Nous vous demandons de bien vouloir nous apporter les explications en votre possession sur ce dossier stratégique mais pour le requalifier "priorité de coopérations régionales" pour notre pays et son équilibre industriel et social.

Veillez croire, **Monsieur le Président**, à l'expression de nos salutations distinguées.

La Secrétaire Générale  
du Comité Régional CGT Pays de la Loire,

Francine DESNOS

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'D' shape with a horizontal line extending to the left from its base.