



Janvier 2013

N°02/2103

En avant toute

Publication des communistes des chantiers navals de Saint-Nazaire

Le changement, c'est faire le choix de la construction navale, Mr Ayrault ! Les propositions des communistes des chantiers

Comme hier celle des BPC Russes, la commande improbable de l'OASIS est saluée de tout bord pour ce qu'elle représente comme charge de travail. Les communistes la saluent d'autant plus qu'elle ouvre de l'espace pour réorienter la stratégie des chantiers dans le sens de ce que nous proposons depuis longtemps. Elle met par ailleurs sur le devant de la scène les questions politiques qui font obstacle à une vraie relance de la construction navale française.

Se réapproprier la maîtrise de la politique industrielle.

La description de l'affaire de cette commande improbable faite par la direction (Mer et Marine) témoigne que le seul chantier français de construction navale de navire de fort tonnage ne maîtrise ni sa stratégie industrielle ni ses démarches commerciales. Il doit recevoir l'autorisation de STX Europe, voir Corée, pour répondre aux appels d'offre. L'actionnaire coréen et aussi l'actionnaire public ont des comptes à rendre car nous avons sans doute là une des explications du fait que Saint-Nazaire tourne depuis des années le dos aux méthaniers, aux pétroliers...

Pour les communistes il est urgent que la France retrouve au plus vite la maîtrise de la politique industrielle et commerciale des chantiers de Saint Nazaire et de Lorient et au-delà de sa filière de la construction et réparation navale. Cela passe forcément par un changement d'attitude des deux actionnaires de STX.

Le défi de reconstruire ce que le patronat français a sabordé

Durant des décennies, la France a accepté la fermeture des ses plus importantes entreprises de construction navale. Au terme de ce processus, le seul chantier pour navires de plus de 200 mètres est dépendant d'un groupe étranger. Plus aucun chantier français n'est adapté à la construction de navire de 100 à 200 mètres. Une évidence s'impose : le patronat français a abandonné depuis longtemps toute ambition dans la navale. Les gouvernements successifs ont accompagné ce renoncement.

La force publique doit désormais reconstruire ce que patronat et gouvernements successifs ont patiemment démolir. A l'exemple de la Corée, où l'état, dans les années 1970, a décidé que la navale était un enjeu stratégique, et a mis les moyens pour construire de très grands chantiers. Idem pour la Chine et le Brésil aujourd'hui.

Sortir de la concurrence libre et non faussée pour développer une filière forte !

La concurrence sur le paquebot Oasis s'est faite entre deux chantiers européens appartenant au même groupe coréen qui a joué du dumping social et financier entre salariés, chantiers et gouvernements européens ! Au final, chacun peut y perdre beaucoup pour le seul profit d'actionnaires non européen. D'ailleurs STX n'a pas attendu longtemps pour mettre la pression sur le gouvernement et les salariés finlandais de Turku : menace de réduire l'emploi et les frais fixes de 30%, et exigence de nouveaux fonds publics au nom du maintien de la construction navale finlandaise... Vaste programme !

La France doit sortir l'Europe de cette concurrence libre et non faussée. Elle doit agir pour que l'Europe reste un continent qui compte en matière de construction navale !

Comme l'Italie, elle doit, renouer avec l'ambition de se doter d'une construction navale nationale en capacité de répondre aux besoins nationaux tout en proposant au reste du monde des navires performants et sûrs.

Assurer le renouveau de la filière navale à partir des besoins nationaux

Le gouvernement actuel doit entendre les nombreuses propositions des salariés de Saint Nazaire, de Lorient, de Marseille.

Il doit mobiliser Total, EDF, GDF-SUEZ, Dreyfus, La CMA, les compagnies de Ferries, les ports, les terminaux pétroliers et méthaniers, les raffineurs pour que leurs besoins en navires participent de la reconstruction de la filière. Le besoin immédiat de ferries de la SNCM, l'exigence d'intérêt national de voir Total, EDF, GDF-Suez se doter rapidement de flottes de navires de nouvelle génération afin d'assurer l'approvisionnement énergétique de la France en toute sécurité, sont des opportunités que la force publique doit saisir pour créer les bases du renouveau de la construction navale française.

Oser jusqu'au bout le défi de la construction navale !

Les 10 Millions d'heures de travail du paquebot OASIS ont ramené à leur juste mesure les perspectives sociales et industrielles de l'éolien pour un chantier comme Saint-Nazaire. 150 000 heures, 80 emplois sur un an pour une sous-station ; 400 à 600 emplois temporaires le temps de fabriquer une vingtaine de jackets pour un champ éolien !

Il est urgent que le gouvernement prenne définitivement de la distance avec les discours de tout bord qui utilisent l'éolien pour masquer une politique défaitiste à l'égard de la construction navale. Il faut conforter la vocation des chantiers de Saint Nazaire à construire des navires de tous types !

L'éolien doit être une filière industrielle autonome sans impacts négatifs sur la structure industrielle et sociale de l'industrie navale

Le renouveau industriel passe par le renforcement des capacités de production et la ré-internalisation d'activité

Il n'y a pas d'autre objectif politique qui vaille à long terme que celui de doter les chantiers de Saint Nazaire des mêmes moyens que les autres grands pays asiatiques, italiens ou brésiliens qui se mettent en capacité de construire simultanément de nombreux et différents navires.

La seule spécialisation qui vaille est la spécialisation dans le développement de savoir faire multiples et de haut niveau en matière de construction navale !

Cette capacité d'offre multiple est indispensable pour donner confiance aux armateurs et assurer en permanence un plan de charge conséquent, affronter les cycles longs qui caractérisent la construction navale.

Il faut réserver à Saint-Nazaire la construction des très grands bâtiments. Le chantier de Lorient doit se voir accorder une ambition, une vocation plus visible : pourquoi pas celle d'ouvrir et de couvrir le segment des bateaux de 100 à 200 mètres qui manque à la France?

L'Etat doit imposer ce qui relève de l'intérêt général à long terme.

Les surfaces dont disposent les chantiers pour la construction de navire doivent être préservées. Les potentiels industriel et social sont à renforcer : second portique, cale supplémentaire, ré-internalisation d'une partie de la sous-traitance, politique de formation et d'embauche de jeunes, reconnaissance des qualifications et salaires de hauts niveaux etc....

Le pari de la précarité du dumping social de ces dernières années ne saurait perdurer !

Ce pari empoisonne le climat politique. C'est du pain béni pour le Front National et ses discours de haine.

Les suppressions d'emplois de ces 2 dernières années ont frappé massivement la sous-traitance. Cela représente un drame social et une menace de perte de savoir-faire indispensable aux chantiers.

La ré-internalisation des nombreuses activités et le besoin d'un plan significatif d'embauches dans de nombreux métiers sont donc posés.

Les communistes des chantiers appellent les salariés et la population du bassin à faire valoir ces orientations stratégiques auprès du gouvernement et de la direction de STX.