



Intervention de la Cgt à la table-ronde du 25 octobre 2011.

La situation de l'entreprise Sobrena, la mobilisation des salariés et de la Cgt sont à l'origine de cette « table-ronde » que nous avons demandé depuis plusieurs semaines.

Mais ce qui est la cause profonde de cette réunion est l'absence d'une vraie politique industrielle durable sur le territoire et l'absence d'une politique industrielle fondée sur la complémentarité entre le développement économique et les droits sociaux.

Nous affirmons, que sans l'intervention des salariés et de leur organisation, que sans une mobilisation énergique, il y aurait pu avoir la disparition du premier port de réparation navale civile en France dans le silence le plus total.

Cela mérite réflexion, cela nous engage à poursuivre cette mobilisation tant que des engagements et des perspectives industrielles fortes ne seront pas décidés.

Nous avons des exigences que nous exprimons à cette table-ronde.

1) les responsabilités doivent être établies

Depuis 1910, la réparation navale a une longue histoire à Brest avec la plus grande cale du monde à cette époque. Brest a déjà connu la tourmente avec la fermeture d'ARNO Brest en 1986.

C'est le Groupe Meunier en 1987 qui reprend l'activité avec 160 personnes. Il a bénéficié d'argent public, racheté l'entreprise pour une somme symbolique. De 1987 à aujourd'hui il a considéré que les biens publics étaient sa propriété exclusive. Il a su intervenir régulièrement auprès de la puissance publique pour protéger ses intérêts.

Jusqu'au dernier printemps, Sobrena est le premier réparateur naval français avec 237 salariés possédant de hautes qualifications, spécialisés dans des réparations techniques notamment les méthaniers.

Sobrena s'est spécialisé dans la réparation des pétroliers, et aussi sur trois types de navires différents : les pétroliers navettes de mer du Nord (*North sea shuttle tankers*), les *car-ferries*, les méthaniers (*LNG carriers*). Ces trois types de navires ont en commun le coût élevé des navires et des taux de fret, ainsi que des exigences techniques importantes.

À partir de juin 2000, Sobrena a passé l'accord « Alliance » avec la Shell au terme duquel tous les navires en propriété ou en management Shell en opération en Atlantique ou en Europe de Nord sont réparés à Brest, les autres étant réparés au chantier Sembawang à Singapour. C'est comme cela que l'entreprise a dégagé, pendant des années, des marges et des bénéfices importants.

Dans la même période, la direction de l'entreprise n'a jamais élargi son activité. Nous y reviendrons mais c'est une responsabilité lourde.

Elle s'est placée principalement sur un segment captif, les méthaniers, qui a connu une révision de son développement à moyen terme consécutivement à la crise de 2008.

Contrairement à ce qu'affirme la direction de l'entreprise, ce marché captif n'est pas définitivement perdu car il exige un haut niveau technique que ne permettent pas les déplorables conditions sociales des concurrents de la réparation navale à bas coûts.

Face à la recrudescence des accidents (58 en 2010 contre 36 en 2009) dont deux mortels, la direction d'entreprise ne s'est pas engagée massivement dans l'enjeu de la sécurité ni dans la création d'emplois.

C'est principalement pour cette raison que l'entreprise a perdu une partie de sa crédibilité auprès notamment de la Shell. **C'est une lourde responsabilité avec des conséquences dramatiques pour les salariés.**

Contrairement à ce qu'affirme la direction de l'entreprise, la crise n'explique pas tout.

La direction de l'entreprise ne s'est engagée que tardivement dans une faible recherche de marché de substitution et seulement lorsque son marché de base ne permettait plus d'alimenter suffisamment l'entreprise en volumes.

Elle a exploré deux axes : les paquebots de croisière et l'offshore. Là aussi il faut rappeler les lourdes responsabilités de la direction de l'entreprise qui, parce qu'elle bénéficiait pendant de longues années d'un marché de niche permettant de dégager des bénéfices importants pour la famille Meunier, a bloqué avec d'autres personnes toutes les évolutions possibles sur le port de Brest.

C'est cette influence néfaste pour le développement industriel sur le port qui a été approuvée par de nombreux acteurs.

Tout cela parce que quelques-uns ne voyaient que leurs seuls intérêts.

Le bilan est donc accablant et la responsabilité de F. Meunier clairement établie.

Parce qu'il ne trouvait plus d'intérêt suffisant F. Meunier a organisé le dépôt de bilan. Il n'a jamais informé les salariés au point qu'ils ignorent aujourd'hui que son entreprise serait sous administration judiciaire. C'est un mensonge de plus qui montre le niveau de relations sociales dans l'entreprise. **Il ne peut décider du sort de la réparation navale en France.**

2) Nous ne voulons pas de mesures conjoncturelles qui ne permettent pas le développement durable et des perspectives pour les salariés

Face à cette situation, nous refusons d'engager un débat autour de mesures d'accompagnement qui, de fait, entérineraient la fin de la réparation navale à Brest.

Pas question, pour nous, de donner un quelconque accord pour des opérations de prêts de main d'œuvre.

Aujourd'hui, elles consisteraient à piller les compétences des salariés de la réparation navale pour d'autres secteurs. Ces discussions se sont d'ailleurs passées hors des salariés. Elles sont dans la poursuite d'arrangements entre employeurs qui ne règlent rien sur le fond. Nous contestons d'ailleurs la méthode. Nous dénonçons aussi la campagne d'intoxication qui tentait de faire porter la responsabilité aux organisations syndicales qui ont pris l'initiative,

faute d'engagement de fond, de reporter les décisions de consultation de leur Instances représentatives.

Ces mesures n'offrent aucune garantie durable pour les salariés. Si des entreprises du bassin brestois sont à la recherche de compétences afin d'assurer leur production qu'elles commencent par embaucher de manière stable les intérimaires qu'elles emploient.

Pour la Cgt, il n'est pas question d'accepter des licenciements ni à la Sobrena, ni ailleurs. Ce n'est pas aux salariés de payer les conséquences de l'irresponsabilité sociale d'un patronat guidé par la seule logique du profit et de l'usage sans contrepartie des finances publiques.

3) La réparation navale à Brest a des atouts : Brest est le premier port de réparation navale en France et doit le rester.

Le secteur de la réparation navale civile a connu une croissance de 10 points en 2009. Les indicateurs économiques prévoient un retour à la croissance pour 2011.

Tout indique qu'il y a un espace en Europe et particulièrement en France pour la réparation navale. Il suffit de le vouloir.

La pérennité de la réparation navale et des perspectives de développement sont possibles car il y a de forts atouts à Brest :

- Un outil industriel.
- Des compétences reconnues dans le métier de la réparation navale (forte technicité imposée par le marché et développée par les salariés).
- Un financement public fort notamment avec le plan d'investissement régional.
- Les formes de radoub 1,2 et 3 sont des outils de grande qualité et n'existent nulle part ailleurs sous cette forme.
- Des complémentarités entre le civil et le militaire.
- Un réseau d'entreprises qui travaillent dans la réparation navale.
- Une logistique portuaire : pilotes, remorqueurs, grutiers...

4) Il faut une politique industrielle qui met en avant la logique des complémentarités et du développement industriel durable.

Pour la Cgt, il faut développer toutes les activités : l'élaboration des navires ; les constructions neuves civiles et militaires ; la réparation navale ; les activités liées aux Energies Marines Renouvelables ; la déconstruction des navires ; les activités portuaires de logistiques et de services.

Toutes ces activités sont complémentaires et interdépendantes : il s'agit bien d'une logique territoriale de développement où Brest a tous les atouts dont un salariat de haut niveau professionnel.

Les équipements sont financés par l'argent public et supposent des activités industrielles.

Pour cela, il faut l'engagement de la puissance publique.

Il faut que cette table-ronde soit l'occasion pour tous les acteurs d'affirmer que la réparation navale va continuer et se développer à Brest avec tous les salariés qui y travaillent aujourd'hui.

Mais il ne s'agit pas d'en rester aux déclarations. Il faut passer très rapidement aux propositions concrètes.

Ces propositions concrètes, nous le rappelons, excluent les licenciements.

Ces propositions concrètes impliquent que les hypothèses de repreneurs peu crédibles soient écartées.

Ces propositions concrètes impliquent de forts engagements de l'Etat parce que la réparation navale et toutes les activités maritimes sont des questions d'intérêt national. Tout doit être mis en œuvre pour de vraies solutions industrielles pérennes qui permettent des perspectives pour les centaines de salariés concernés.

Nous rappelons que dans d'autres situations Jabil à Brest, la SBFM dans le Morbihan, des décisions ont été prises. Il s'agit du même enjeu aujourd'hui.

Cette rencontre doit avoir une suite. Les salariés ne peuvent attendre. Un calendrier doit être établi.

Pour la Cgt, il n'est pas question que l'avenir industriel d'un territoire puisse se décider sans les salariés.

Pour la Cgt Olivier Le Pichon