



➤ *Argumentaire Militants*

Canal Seine Nord :

Un grand projet sur les rails ?

LA CGT SUR LE PONT !

L'intervention syndicale est nécessaire... à tous les niveaux !!!

Elle sera déterminante, si nous voulons que ce grand projet soit d'intérêt général dans une logique de multimodalité et de maîtrise publique, répondant aux besoins des populations et d'aménagement et de développement économique des territoires et qu'il ne se transforme pas en autoroute fluviale au service des intérêts du Capital européen !

Ce grand projet tant attendu, reporté par décision du 26 mars 2013 mettant fin à la procédure du dialogue compétitif dans le cadre de la réalisation du projet en PPP, lancé en avril 2011 (qui a conduit inévitablement le projet à l'échec et finalement remet en selle la maîtrise d'ouvrage publique), pourrait être enfin sur les « rails » depuis la présentation du nouveau projet de canal Seine Nord Europe (CSNE) dans le cadre de la mission de reconfiguration du projet, confiée à M Rémi PAUVROS, Député du Nord, par le ministre des transports ; ce dernier a remis son rapport au ministre le 11 décembre 2013.

L'année 2015 sera consacrée à la préparation d'une nouvelle déclaration d'utilité publique(DUP), - qui, Rappelons-le, est déjà intervenue en 2008 par décret en Conseil d'Etat du 11 septembre 2008-, sur la base des nouvelles propositions de réalisations tant techniques (notamment la réutilisation d'un tronçon du canal du Nord) que financières pour tenir compte du montage financier public à hauteur de 4,5 milliards €, associant un financement européen à hauteur de 40%, les contributions des collectivités et un emprunt.

Le projet de Canal Seine Nord Europe(CSNE), est une connexion fluviale essentielle pour la France et au réseau Européen (RTE-T), donnant une alternative aux transports routiers de marchandises en complémentarité avec le réseau ferroviaire et les ports maritimes.

Cependant, ce projet navigue -à ce stade- dans des méandres de procédures pour la conduite d'opération et l'assistance à maîtrise d'ouvrage en cours d'appel d'offre européen pour la préparation des marchés (travaux, équipements et montage financier).

Il avance, tout de même vers des premiers coups de pioches dès 2016, malgré les incertitudes budgétaires et le budget de crise de l'AFITF (depuis l'annonce de réduction de moitié de la ressource escomptée de l'écotaxe PL devenue le « péage de transit PL ») qui risquent d'engluer le montage financier dans la spirale infernale de l'austérité, de réduction drastique des dépenses publiques de l'Etat (- 450 millions € de réduction demandée au budget de l'Ecologie pour 2015 dans la lettre de cadrage aux ministres !) et des économies des collectivités locales à hauteur de 11 milliards € sur 3 ans pour financer les dépenses du pacte de responsabilité !

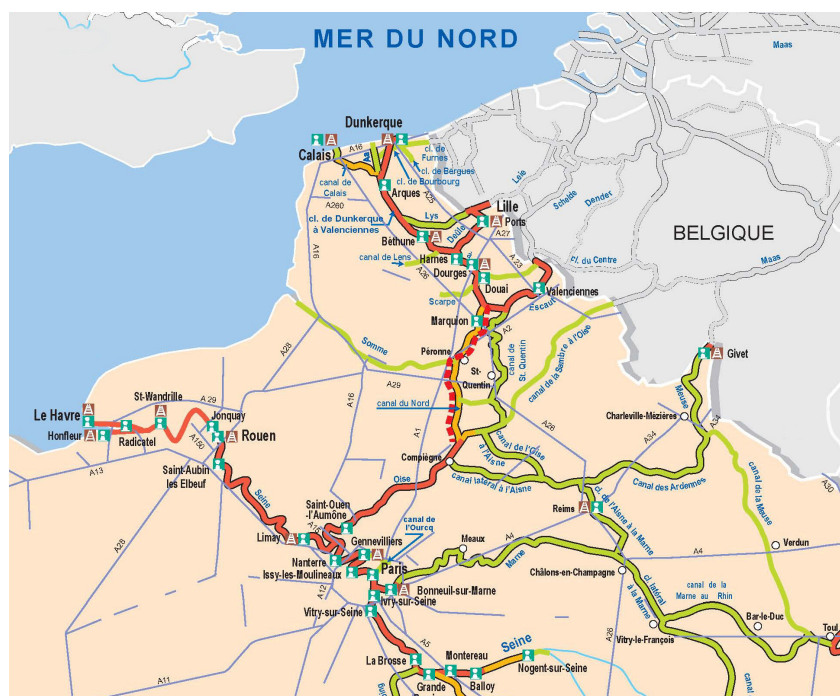
La CGT qui milite depuis des années en faveur de cette infrastructure structurante, d'aménagement du territoire et écologique, exige que des engagements financiers soient traduits dans les budgets dès 2015 et pour le lancement des travaux dès 2016 de ce projet d'intérêt général dans le cadre des engagements du Gouvernement pour le programme d'investissement d'avenir.

La CGT va poursuivre le travail syndical qu'elle a largement entamé au sein du collectif confédéral mis en place dès 2009 associant les organisations professionnelles (Equipement-environnement et singulièrement VNF, métallurgie, construction, énergie et chimie, ports et docks, agriculture et agroalimentaire, transports et logistique...,) et celles des territoires (comités régionaux, UD et UL) ainsi que l'UIT sur les questions transverses aux champs transport (notamment la multimodalité, complémentarité des modes et la maîtrise publique).

Il est nécessaire de s'investir sur l'ensemble du dossier et de porter, aux côtés des salariés, dans chaque champ d'intervention, les revendications du transport multimodal et complémentaire, de développement économique et des emplois, industriels et de services publics pour un véritable aménagement des territoires.

Imposer la dimension sociale depuis les salariés de la construction jusqu'aux navigants, comme nous l'avons déjà revendiquée en demandant au Gouvernement une déclaration «grand chantier» qui est une des conditions pour faire respecter les droits des salariés du chantier et leur garantir de bonnes conditions de travail et sociales (voir lettre de Thierry LEPAON en date du 9 avril 2014).

LA CGT EST SUR LE PONT !!!



Le projet de canal à grand gabarit de 106 km entre Compiègne et au Nord, l'Escaut (Aubencheul-au Bac), est le maillon central du projet européen Seine-Escaut, il traverse les régions de Picardie et Nord-Pas-de-Calais en les reliant au bassin de l'Île de France et de la Haute Normandie.

Son tronçon central, la mise en grand gabarit de la liaison Bray/Nogent sur Seine pour la navigation en bassin amont «petite Seine», et leur mise en réseau avec les autres voies navigables et canaux de France constituent les éléments essentiels de l'approche globale et progressive du rapport Pauvros.

Ce projet de grande envergure met en perspective une organisation du transport multimodal et complémentaire fer/voie d'eau en France à partir des ses ports maritimes (GPM du Havre, Rouen et Dunkerque, ainsi que le port de Calais mis en réseau avec les ports maritimes de l'Europe du Nord) et de ses ports fluviaux (ports autonome de Strasbourg et de Paris, ports de Lille mis en relation avec ceux de l'Europe du Nord notamment les ports du Bénélux et ceux vers l'Est (Rhin-Danube).

Il est annoncé une politique de report modal en appui de la création de 7 plateformes multimodales (PFM) à construire en bord du CNSE, pour raccrocher les territoires des grands bassins de la Seine et de l'Oise ainsi que ceux du Nord de la France (Nord-Pas-de-Calais et Picardie) à ces plateformes multimodales et aux ports maritimes. Le risque, dénoncé par les salariés des territoires, sur le projet initial d'en faire une autoroute fluviale «grand gabarit» pour s'inscrire dans les grands schémas européens dits «corridor» de transport de marchandises, a été pris en compte dans les propositions du projet reconfiguré, qui restent à concrétiser en créant les conditions du développement économique, social et environnemental des territoires qui sont frappés d'une désindustrialisation et de taux de chômage de 30% plus élevé que la moyenne nationale.

Pour la CGT, il est nécessaire que le développement économique, industriel et des emplois dans les entreprises des filières directement concernées par le canal deviennent des choix politiques essentiels liés à la réalisation de ce projet. Le CSNE, est d'intérêt général et doit être réalisé sous une maîtrise publique c'est le maillon manquant pour doter la France de transports fluviaux modernes capables d'assurer le report durable de marchandises de la route vers la voie d'eau, en complémentarité avec le réseau ferroviaire.

1) Le montage financier public est un volet essentiel pour garantir la maîtrise publique de ce projet.

Le projet reconfiguré permet d'économiser de 550 à 650 millions d'euros auxquels s'ajoute l'économie des frais financiers exorbitants- et nettement plus élevés qu'en maîtrise d'ouvrage publique par recours à l'emprunt-, initialement liés à la réalisation du projet en contrat de partenariat public-privé (PPP).

La CGT n'a jamais accepté le mode de financement en PPP, reconnu pour sa nocivité pour la dépense publique à long terme et l'a dénoncé également pour la perte de la maîtrise publique sur cette infrastructure stratégique. La réalisation du tronçon central à partir de 2016 de la liaison Seine-Escaut est proposée dans le cadre d'une optimisation technique portant sur le tracé et des économies des composants du tronçon central (réutilisation d'un tronçon de 10 km du canal du Nord existant ce qui permet un abaissement du bief central et de supprimer une écluse ainsi que de réduire de moitié la hauteur de l'écluse la plus haute tout en différant certains équipements spécifiques comme l'approvisionnement en eau de la région autour de Lille). Les économies estimées sont de l'ordre d'environ 10% du coût initial de plus de 6 milliards € en contrat de partenariat public-privé et ramène son coût à 4,5 milliards € (HT valeur 2013) dans la cadre d'une maîtrise publique.

Son financement sera assuré sur 7 ans (2016-2022) par : l'Europe (40%) soit 1,8 milliards€, l'Etat à hauteur de 1milliard €, les collectivités pour 1 milliard € également et le reste par un emprunt de 700 millions €.

Les négociations des CPER 2015-2020, en cours, doivent permettre de financer de nombreuses opérations qui ont été identifiées par VNF sur les 6 axes constitutifs du périmètre Seine Escaut. Les années à venir (2014-2015) seront consacrées aux études de projet, les procédures de déclaration d'utilité publique modificative et d'autorisation au titre de la loi sur l'eau, ainsi que la fin des travaux préparatoires et préliminaires (dont l'aménagement des zones portuaires du Canal du Nord pour la phase de construction).

Pour la CGT, il est urgent de sortir des politiques d'austérité qui risquent d'avoir raison de ces investissements au motif de la dette et des économies drastiques sur les dépenses publiques de l'Etat et des collectivités. La CGT entend bien exiger que les engagements financiers de l'Etat et des collectivités soient pris et tenus lors du tour de table à venir, sur la validation des contributions financières des partenaires.

2) Un nouveau partenariat avec les territoires : c'est un point clé pour le développement économique et l'aménagement des territoires

La construction progressive des 7 plateformes multimodales (PFM) prévues est soumise aux décisions des régions et collectivités (*pour lesquelles ne sont pas pris en compte les impacts à venir dans le cadre des projets de fusion projetés des régions Nord-Pas-de-Calais et Picardie ainsi que des régions Normandie, dans le cadre de la réforme territoriale*) qui devront assurer leur développement et leur financement dans le cadre d'un nouveau partenariat avec les territoires.

Il est prévu une gouvernance à mettre en place pour garantir une maîtrise de la politique d'implantation des activités industrielles et logistiques sur les territoires notamment la maîtrise du foncier en bord de canal et des leviers pour favoriser le report modal : aménagements de quai (équipement et solutions de stockage, navettes fluviales et pré-post acheminement) et qualité de service portuaires fluviaux et relations aux autres plateformes multimodales existantes sur le territoire accessibles par fer et fluvial.

La faible répartition modale en faveur des relations ferroviaires et fluviales dans les ports maritimes Français, qui sont largement desservis par la route, est à prendre en compte pour améliorer, sans attendre, la desserte de leurs hinterlands (zone d'influence) et cela touche directement des secteurs économiques aussi stratégiques et pourvoyeurs d'emplois pour les territoires et dans les entreprises que l'automobile et l'acier, l'agro-alimentaires et la grande distribution, les matériaux de construction et les produits recyclables ou encore l'agriculture.

L'offre de transport massifiée ferroviaire et fluviale (porte-conteneurs, transport combiné fer /fleuve) doit se développer considérablement pour une part de fluvial et fer plus importante. L'utilisation des PFM fluviales et des ports intérieurs est cruciale : ex pour le GPM du Havre où il est urgent de rattraper le retard dans l'aménagement de l'écluse fluviale qui manque à port 2000 pour être véritablement en situation multimodale ; il faut également développer des navettes fluviales avec des portes conteneurs : ex Dunkerque qui a développé une navette fluviale conteneurisée vers ports de Lille et Dourges. Les PFM de Marquion et Nesle présentent des atouts en raison de leur proximité avec le réseau ferré existant qui permet d'envisager une véritable alternative au TRM.

Pour la CGT il est nécessaire d'assurer une maîtrise publique totale de ces décisions d'installations multimodales portuaires en bord de canal pour répondre aux besoins de transports et de report modal et non pas laisser au «marché», notamment aux chargeurs et logisticiens, la définition et la maîtrise des décisions à prendre en matière d'investissements de construction des plateformes multimodales (PFM).

Il faut reconstruire une politique cohérente d'investissements qui ne remette pas aux «calendes grecques» la création de ces PFM, les collectivités étant soumises aux politiques d'austérité qui pourraient avoir raison des engagements financiers nécessaires.

Les PFM sont des outils de création de richesses et d'emplois sur les territoires à travers l'implantation d'activités logistiques (40% des demandes), industrielles et agro alimentaires. Ces PFM sont essentielles à la réussite de l'exploitation du CSNE pour apporter du développement économique aux territoires.

3) Le report modal doit être au cœur de la politique de transport afin d'assurer une transition énergétique et écologique.

Les opérations de massification et d'éclatement des marchandises qui doivent être réalisées sur ces zones d'activités embranchées fer et à partir des installations en bord de canal, doivent permettre le développement dans les territoires des solutions de transport multimodales avec les autres plateformes complémentaires.

Le maintien du grand gabarit du tronçon central Seine Escaut, dans la reconfiguration du projet, est une décision importante car elle permet la navigation d'un convoi de 4400 tonnes de marchandises soit l'équivalent de plus de 180 camions ou 3 trains complets et de donner une véritable colonne vertébrale au réseau fluvial.

Ce projet reconfiguré répond ainsi aux prévisions d'un équivalent à 500 000 PL, par an, quelques années après sa mise en service. Mais cette ambition ne peut s'atteindre qu'avec la bonne articulation et l'entretien du réseau de voies navigables existants (canal de Saint Quentin, de la Sambre à l'Oise et le canal du Nord, aux différents gabarits allant

de 650 tonnes aux tonnages plus élevés de 3000 tonnes) et une modernisation de la cale des navires en étroite liaison avec la batellerie.

Pour la CGT, il faut que les transporteurs et logisticiens soient soumis à des obligations contraignantes pour l'organisation des reports de marchandises vers le fluvial et le ferroviaire. Le Grenelle de l'Environnement avait déclaré ces transports d'intérêt général non encore transposés dans la LOTI. L'organisation du transport ainsi que la logistique fluviale doivent être sous une maîtrise publique afin de contrôler l'usage des aides publiques à la faveur d'implantation des activités industrielles sur des zones en bord de canal et à proximité de ports fluviaux ou de la voie d'eau ; leur embranchement au réseau ferré avec l'aménagement de quais de chargement et de déchargement ainsi que des outillages est une des conditions de leur efficacité.

4) Les bateliers doivent pouvoir également relancer le petit gabarit pour alimenter ces PFM et pour cela il faut répondre aux besoins de cales, largement déficitaires pour le transport de marchandises : vrac, déchets, céréales, conteneurs

Petit gabarit : réinvestir et innover dans les cales et redynamiser le réseau fluvial secondaire.

Le recours à une propulsion nouvelle, en particulier le Gaz Naturel Liquéfié (GNL) doit être soutenu dans le cadre de la politique industrielle de construction navale dans les chantiers navals en France. L'Europe porte des projets de développement dans ce domaine via le programme Masterplan LNG. Le bassin Seine-Escaut pourrait être très intéressant de par la construction en cours d'un terminal méthanier à Dunkerque.

Le recours à des bateaux innovants en petits gabarits : projet Freycinet 2000, projet en cours en Flandre, permet d'accroître la capacité d'empot de conteneurs,



La possibilité d'utiliser un transport par palette et optimiser le chargement/ déchargement ouvre une nouvelle perspective au petit gabarit, essentiel dans le cadre du programme Seine Escaut.

La CGT a, dans la cadre de l'audition par la Commission du développement durable au Sénat, demandé une mission d'études des potentiels de transports de marchandises sur les voies navigables du réseau secondaire et une évaluation des besoins de cale notamment Freycinet, pour redynamiser le transport fluvial au moyen du petit gabarit. La CGT demandera une audition à VNF pour examiner les propositions de développement du transport sur les voies navigables directement concernées par le CSNE et la mise en place d'une filière française de construction et de réparation de navires fluviaux y compris de déconstruction.

5) L'emploi des filières concernées par CSNE : une perspective de développement économique et d'aménagement des territoires.

L'approche par différentes filières économiques est un élément essentiel du rapport PAUVROS, elle détermine les potentiels d'implantation ou d'utilisation des PFM.

Pour la CGT, il faut exiger de réelles perspectives de développement des territoires à partir des besoins des différentes filières industrielles, de production et de transport logistique.

-  **Mécanique-colis lourds et métallurgie (automobile):** permettre une politique de ré-industrialisation et de relocalisation des activités dans les territoires et en bord de canal, dans le cadre d'une économie circulaire, plus économe en ressources énergétiques et avec retraitement des déchets et revalorisation. Pour la filière mécanique, le CSNE est une solution garantissant la sécurité et la fiabilité des convois à gabarit exceptionnels.
-  **Céréales :** stockages agro alimentaires et construction de silos en bord : transformation sur place des productions. Pour les régions Nord-Pas-de-Calais et Picardie, le transport fluvial est adapté aux transports de céréales : stockage et exportation engendrent des flux continus, et peut permettre de dynamiser le réseau à petit gabarit voisin qui servira en pré acheminement, en complémentarité avec le fer et la route. Pour le GPM

de Rouen, spécialisé pour l'import/export de céréales, le transport fluvial est une solution qui a sa pertinence économique, sociale et environnementale, pour sortir de l'acheminement de plus en plus dominant par la route (un des effets de la généralisation de la circulation du 44t prise par le Gouvernement en janvier 2013 !)

- ✚ **Chimie** : engrais et produits pétroliers : les PFM doivent permettre de desservir les territoires en toute sécurité et alimenter un trafic de transit.
- ✚ **Produits recyclables** : Les conteneurs fluviaux doivent permettre le développement de la filière recyclable (ex écopole en bord de voie d'eau de CLAIRVOIX Oise) de déchets métalliques et de composants organiques et techniques, métaux papiers, et cartons agricoles et chimiques. Plus globalement, il faudrait édifier une filière conteneurs standardisés entre la maritime et le fluvial qui porte la croissance fluviale (ex sur les trafics Rhône Saône de la CNR en constante progression)
- ✚ **Transport de granulats** : matériaux de construction en Ile de France pour les besoins de consommation de la métropole, en provenance du Nord et de la Haute Normandie. Le transport fluvial doit se développer pour sortir de la congestion routière qui affecte la filière du BTP dont les matériaux et déchets de construction sont à acheminer à la fois sur des distances de moins de 200 km et de proximité. L'axe Seine avec le développement portuaire et logistique est essentiel pour ces trafics.
- ✚ **Grande distribution, transport et logistique** : il faut assurer des implantations de centre de distribution sur les PFM du CSNE. La mise en place des PFM doit permettre à la grande distribution d'organiser le report modal à travers le transport par conteneurs maritimes de produits manufacturés, et accroître l'hinterland du GPM Havre et des ports du Nord avec des trafics Nord Sud Europe qui empruntent un réseau routier saturé. L'organisation logistique de la grande distribution doit se transformer avec le développement des circuits courts (qui ont été réduits ces dernières années en raison d'un transport routier bon marché qui n'est plus un frein aux délocalisations des productions !) et le développement de chaînes logistiques avec des circuits réorganisés entre centre de distribution nationaux, centre de transformation, entrepôts régionaux et plate formes d'échange sachant que les circuits longs concernent aujourd'hui 75% des flux dans l'alimentaire !

La mise en place de ces PFM doit permettre d'organiser des stockages et d'assurer aux activités de la filière toute leur pertinence économique, sociale et environnementale.

La CGT entend bien s'emparer, de suite, de ces questions d'emplois dans ces filières, c'est envisager l'activité syndicale dans chaque profession et territoire, pour agir avec les salariés comme force de propositions pour mettre en perspective le développement des activités existantes et leur relocalisation dans les territoires.

6) Gagner une autre répartition multimodale du transport de marchandises, c'est avant tout poser la question du juste coût du transport.

On en est loin, de l'objectif du Grenelle de l'environnement qui fixait à 25% la part modale de transport de marchandises par mode non routier à atteindre en 2022 ! Le fluvial devait multiplier par deux sa part modale !

Le fluvial en légère progression ces dernières années ne transporte pas plus de 3,9% des marchandises. Engorgements routiers des ports et saturation des autoroutes (il suffit d'emprunter l'A1 pour comprendre l'importance du report sur le fluvial !) et axes routiers saturés dans l'accès aux agglomérations (notamment autour de Lille et en Ile de France), la voie d'eau a de l'avenir pour assurer la complémentarité avec le ferroviaire et les ports maritimes sans diaboliser, pour autant, la route nécessaire pour donner sa juste place au transport routier de marchandises notamment sur le transport terminal dit des derniers KM du transport intermodal.

La question du report modal, oubliée dans le projet de Loi de la transition énergétique, doit être au cœur de la conférence environnementale d'octobre 2014, pour permettre d'engendrer des économies énergétiques et d'aller vers des réductions d'émissions de GES du transport routier de marchandises qui sont en croissance continue depuis 1990 (+11,2%).

Au-delà de la construction des infrastructures multimodales et de l'utilisation pertinente de chacun des modes pour assurer leur complémentarité et non pas leur mise en concurrence, afin de répondre aux défis écologiques, énergétiques et environnementaux, la

CGT revendique le juste coût du transport et une internalisation des coûts externes dans la tarification des modes de transport, leviers incontournables d'un report modal.

Cette question de fond se pose, mais n'est jamais prise en compte dans les critères économiques et sociaux de l'activité du transport. Comment sortir de la concurrence entre les modes par le juste coût des transports : la tarification du fluvial, notamment des péages doit permettre au mode fluvial d'assurer ses marges de productivité à travers le renouvellement de la flotte et de la capacité des cales ainsi que de la modernisation des opérations de manutention lors des ruptures de charges (changement de mode).

Pour la CGT, le volet social est toujours sous estimé voire négligé, c'est pourquoi il est essentiel que la tarification du fluvial puisse intégrer une tarification sociale obligatoire, pour garantir les conditions de travail et sociales des bateliers et des salariés de la manutention portuaire. Des discussions avec les salariés de la profession de la batellerie devront être organisées pour mieux s'approprier et établir des revendications convergentes sur les questions sociales et salariales et l'avenir de la filière fluviale de la construction à l'exploitation en passant par les opérations de chargement et déchargement avec les salariés.

7) Le CSNE c'est de l'investissement public pour relancer la croissance et la création d'emplois directs et autant d'emplois indirects à prendre en compte en phase de chantier et à pérenniser dans les territoires.

Evaluation du nombre d'emplois liés à la construction du Canal Seine Nord Europe :

Méthode	CSNE reconfiguré
emplois directs sur le chantier et emplois de siège	4 600
emplois indirects liés à la fabrication des fournitures	2 509
emplois indirects amont liés aux fournitures de chantier	2 165
emplois générés par la taxe professionnelle versée pendant le chantier	67
Total	9 341

Phase chantier et après:

Plus 4600 emplois directs et environ 10 000 emplois indirects et induits au total d'une durée de 6 ans ; 30% des emplois pourraient être pourvu localement ;

A l'horizon 2025, 6000 emplois dont les activités liées aux plateformes multimodales (PFM= 3200 emplois non dé-localisables), auxquels s'ajoutent les emplois de la batellerie et des activités complémentaires liées aux énergies nouvelles renouvelable (ENR) ;

Les emplois liés au développement des services publics n'ont pas été estimés précisément mais ils seraient de l'ordre de grandeur de 3000 à 3500 emplois. Ces questions sont bien évidemment à approfondir avec les collectivités pour répondre aux besoins : écoles, cantines, loisirs, transports, santé, formation...

Création de 45000 emplois au total à l'horizon 2050 pour un doublement des trafics.

Phase exploitation du canal :

La réalisation du CSNE sera portée par une entité publique, une société dont les actionnaires seront VNF et les collectivités. Cette société sera ouverte à d'autres partenaires et dédiée au développement du transport fluvial et des emplois. Cette société publique sera créée par une disposition législative.

Pour la CGT , la création d'une société publique de projet pour réaliser le CSNE ne doit pas faire obstacle à ce que les missions d'exploitation, d'entretien et de maintenance du canal soient être confiées à l'EPA VNF afin de développer un grand service public de la voie d'eau .

C'est sur ces bases de créations d'emplois que seront déterminés les recrutements et les formations au sein des entreprises du chantier. Il est nécessaire d'avoir une connaissance des activités qui seront confiées aux différentes sociétés du chantier. La CGT doit faire grandir la nécessité de privilégier le recours massif à la main d'œuvre locale qualifiée ou à former, pour garantir les conditions de reconversion des salariés sur de emplois pérennes après le chantier.

8) L'activité et l'action syndicale : c'est être aux côtés des salariés dans l'immédiat pour exiger des pouvoirs publics et des entreprises la prise en compte de ce «grand chantier».

La question du statut de grand chantier est posée et est une demande de la CGT auprès du Gouvernement (voir en annexe la lettre de Thierry LEPAON en date du 9 avril 2014).

Qu'ils soient du privé ou du public, les salariés vont devoir travailler ensemble pendant plusieurs années, répartis sur plusieurs tronçons.

**L
a
C
G
T
e
x
i
g
e**

De faire de ce chantier emblématique un exemple en faveur du développement durable suppose, dès le départ, d'exclure toute forme de dumping social : il faut du social, des conditions sociales, de travail et d'hébergement dignes pour les salariés du chantier. La CGT entend bien s'emparer, de suite, de ces questions pour garantir au mieux les conditions sociales, de travail et leur formation.

Le caractère temporaire de ce genre de « grands chantiers » pose avec acuité la question du statut du travail salarié, et de la sécurité sociale professionnelle. Une fois les péniches en marche, les bâtisseurs ne sauraient être laissés pour compte, obligés de « naviguer » à vue dans leur carrière professionnelle, sans garantie du lendemain. La CGT entend exiger les reconversions possibles de la plupart des emplois de chantiers vers des emplois pérennes.

Des droits immédiats pour ces salariés doivent être formalisés, des moyens d'intervention et d'activité syndicale renforcés, des espaces de concertation et négociation responsabilisant les donneurs d'ordres doivent être mis en place immédiatement... Responsabilisation sociale et environnementale des entreprises et des groupes intervenants doivent conditionner l'attribution des marchés de travaux quelle que soit la tranche ou le lot. Des exigences, en ce sens, doivent figurer dans les contrats ...

**La CGT,
une force constructive et responsable
aux côtés des salariés !**