

Les cahiers d'acteurs sont des contributions portant sur le projet soumis au débat public, écrites et argumentées, rédigées par des personnes morales. Au titre de l'équivalence, la CPDP les diffuse aux mêmes destinataires que les autres supports du débat. Leur contenu n'engage que leurs auteurs.

Février 2012



## UNION DÉPARTEMENTALE CGT 77

La CGT 77, outil territorial de la Confédération Générale du Travail, défend les intérêts des salariés, retraités et privés d'emploi de Seine-et-Marne.

Les statuts de la CGT reprennent le préambule de la constitution de 1948. Elle défend tout naturellement l'intérêt général. Ce qui lui donne toute compétence à émettre des avis, réserves et propositions en matière d'aménagement du territoire et d'emplois.

Cette expression est le fruit des réflexions de l'UD CGT 77 et de l'UIT CGT (Union Interfédérale des Transports).

**Valérie LESAGE**, Secrétaire générale de l'UD CGT 77

**Adresse :** 15 rue Pajol – 77007 MELUN CEDEX

**Tél :** 01 64 14 26 77 – **Fax :** 01 64 14 26 81

**Email :** [udcgt77@wanadoo.fr](mailto:udcgt77@wanadoo.fr) – **Site :** <http://cgt77.fr/>

### Préambule

La CGT de Seine-et-Marne et l'UIT (Union Interfédérale des Transports) CGT se félicitent de l'étude de nouveaux modes de transport de marchandises et matières premières, par le biais du transport fluvial, dont fait partie le projet de mise à grand gabarit d'une partie de la Seine reliant Montereau et Nogent-sur-Seine.

Pour autant, sachant que 75 % du trafic actuel sur la Seine est lié au transport de granulats et que ce gisement sera épuisé dans 30 ans, la CGT porte les exigences suivantes.



## **Un Projet cohérent et porteur d'emplois :**

Ce projet doit s'inscrire dans le mode de transport fluvial, répondant aux engagements du Grenelle de l'environnement, et doit être intégré dans une réflexion plus large, du local au national. Il doit, selon l'Union Départementale CGT, se concevoir en complémentarité avec les autres moyens de transport existants (route – fret ferroviaire, aérien) et non en concurrence.

C'est l'occasion, par ces nouvelles infrastructures fluviales, de permettre à la fois l'implantation de nouvelles industries, vectrices de créations d'emplois et de développement du territoire et de pérenniser les emplois existants.

La CGT veillera à ce que ce projet ne soit pas source de déconcentration de l'emploi industriel en Île-de-France, région la plus impactée par la désindustrialisation.



## **Un Projet maîtrisé par le Service Public :**

La CGT porte l'exigence d'un financement public, seule garantie d'efficacité du projet afin d'éviter les écueils des partenariats publics/privés (PPP) dont l'Hôpital Sud Francilien (Essonne) en est le parfait exemple. Nous notons que tous les projets réalisés en PPP ont un coût plus élevé que s'ils avaient été réalisés par un financement public.

L'entretien et la maintenance des berges et voies navigables doivent relever de l'établissement public administratif VNF, dans le cadre du plan de relance de la voie d'eau, avec le renforcement du service public de la voie d'eau, permettant le maintien des emplois existants et la création des emplois nécessaires, sachant qu'à défaut les coûts seraient répercutés sur les collectivités territoriales entraînant une hausse de l'imposition des communes impactées.



## **Un Projet au service de l'emploi et du développement :**

Au stade actuel du projet, aucun engagement ferme des différents acteurs en matière de nouveaux emplois n'est acté.

Consciente que le développement du transport fluvial entraînera une modification de l'emploi dans les transports terrestres, la CGT exige la mise en place de dispositifs garantissant la reconversion locale des emplois supprimés, en nombre et statuts sociaux équivalents ou supérieurs.



## C'est pourquoi, la CGT porte 3 propositions au niveau local :

### PROPOSITION 1 :

Le projet impacte localement 3 départements, la Seine-et-Marne, l'Aube et l'Yonne qui, du fait du confluent à Montereau, doit être naturellement associée aux projets de développement.

La CGT propose que soit étudiée la possibilité d'implanter une activité de réparation du matériel navigant sachant qu'actuellement aucune installation ne permet de mettre « hors d'eau » les matériels qui sont voués à naviguer à l'avenir.

Le bassin de Champagne-sur-Seine à proximité de St Mammès et Thomery constitue un site à fort potentiel industriel qui a subi de lourdes pertes d'emplois entre 2000 et 2005.

Il est par nature apte à accueillir ce type d'activité.

De plus, la proximité des lycées professionnels de Champagne-sur-Seine et Varennes-sur-Seine permettraient le renouvellement des compétences nécessaires (soudure, électricité, hydraulique...).



Chantier naval du Confluent à Thomery

### PROPOSITION 2 :

Depuis 2000, la CGT porte l'exigence de la création d'une centrale électrique basée sur l'incinération des déchets. Les sites envisagés à l'époque étaient Vernou-la-Celle et Vaires-sur-Marne.

Alors que des choix industriels s'orientent vers la production de voitures électriques, anticiper les besoins énergétiques de demain semble pertinent.

La région Île-de-France produit 5 % de ses besoins énergétiques sachant que 2 millions de voitures électriques nécessiteraient environ la construction de 2 réacteurs supplémentaires, l'étude de productions d'électricités alternatives semble nécessaire.

De plus, lors de périodes de grand froid, la France importe de l'électricité de Pologne, issue de Centrale à Charbon. Produire localement permettrait de s'inscrire dans la démarche du Grenelle de l'environnement.

Les déchets de Seine-et-Marne, de l'Aube et de l'Yonne devraient être transportés par mode fluvial dans le cadre d'une politique de logistique urbaine, en complémentarité avec le ferroviaire, le transport routier étant réorganisé dans sa vocation de desserte locale, notamment pour l'approvisionnement en combustible de la centrale électrique.

### PROPOSITION 3 :

Actuellement, aucun matériel navigant n'est produit en France.

Le développement du transport fluvial est une opportunité à saisir sachant que le tissu industriel du nord de la France est en capacité de produire ces matériels.

En effet, la présence d'aciéries « en baisse de charge continue » et d'entreprises de la filière navale en quête de perspectives de développement serait un atout pour cette région.

Le canal Seine nord, en cours d'étude, reliant les ports du nord rend cette proposition crédible et économiquement possible.



Le canal Seine-Nord Europe sera ouvert en 2017

La CGT 77 et les fédérations professionnelles CGT étudient la faisabilité de ces 3 propositions.

## EN CONCLUSION :

Le projet de mise à grand gabarit de la Seine entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine ne saurait être bénéfique que s'il est accompagné de projets de développement d'emplois notamment industriels concrets.

