



DU 18 SEPTEMBRE AU 22 DÉCEMBRE 2017



La visée émancipatrice du communisme se concrétise dans son action au quotidien pour y faire progresser et prévaloir, sous toutes les formes possibles, au rythme des luttes et des rassemblements qu'appellent les défis de notre époque, la liberté, l'égalité, la fraternité, la paix et la défense de notre écosystème.

Les communistes agissent dans la société, les entreprises et les institutions pour mettre en cause l'hégémonie de la rentabilité financière et toutes les dominations, ainsi que les pouvoirs des forces sociales, économiques et politiques qui les incarnent.

Les communistes travaillent à conquérir avec et pour toutes et tous, de nouveaux droits et pouvoirs.

CAHIER D'ACTEUR PARTI COMMUNISTE FRANÇAIS SECTION DE DUNKERQUE-LITTORAL

TRANSPORT DE MARCHANDISES

En France, deux grands projets de transport de marchandises sont à l'étude :

- Le canal seine Nord
- L'extension du port de Dunkerque

Ces projets nécessiteraient un vrai débat politique sur les questions du transport, en liaison avec celle d'ampleur mondiale qu'est le réchauffement climatique. En effet, quand 15000 scientifiques du monde entier tirent la sonnette d'alarme, nous ne pouvons agir à la légère !

Si la question est celle de l'agrandissement du port pour augmenter le trafic de marchandises, nous ne pouvons faire l'impasse sur la relocalisation des productions afin de diminuer fortement les distances parcourues par les marchandises. Ce qui oblige à se reposer la question du dimensionnement de nos infrastructures en fonction des nouvelles données (réchauffement climatique, hydrocarbures, etc.). Quelles productions voulons-nous ? Comment et pour qui ?

EN FINIR AVEC LE TOUT CAMION !

Nous devons agir contre tous les lobbies du "tout camion", (y compris le directeur de la SNCF, paradoxalement chantre du tout camion), afin de créer un report maximum du transport par camion vers le rail et le fluvial.

Or le débat actuel sur l'extension du port prend l'allure d'un débat d'économie libérale (on cherche "une augmentation des richesses créées" : mais pour qui ?), tout cela dans le cadre d'une "concurrence libre et non faussée". Où se trouve, dans tout ça, l'intérêt général des populations et des salariés ?

Le Président du port a déclaré qu'il allait "essayer de faire un maximum de report modal sur le rail et le fluvial". Or, sans engagements clairs, cette déclaration n'engage que sa "bonne volonté" : où sont les actes politiques pour aller dans ce sens ? Il n'y en a pas !

Devant la hauteur des enjeux, et après les expériences récentes autour de projets surdimensionnés comme l'aéroport Notre Dame des Landes ou les centres commerciaux pharaoniques en banlieue parisienne, la majorité de notre classe politique est d'une légèreté qu'on pourrait qualifier de "non-assistance à humanité en danger".

UNE OPERATION CAPITALISTIQUE

Pour les communistes de Dunkerque, nous ne sommes pas ici dans un projet de grand plan d'urgence contre le réchauffement climatique. Mais devant des capitalistes

qui placent des billes pour s'enrichir encore plus et le plus rapidement possible, en profitant d'investissements publics colossaux.

QUELQUES DONNEES CHIFFREES

Les émissions de CO2 dues au transport de marchandises vont quadrupler d'ici 2050, d'après une étude de l'OCDE. La croissance des pays en développement prendra la plus grande part de cette hausse, avec un recours accru à la route. Alors que le monde cherchait à Paris, lors de la COP 21, des solutions pour freiner le réchauffement climatique, l'International Transport Forum (ITF), a tenté d'anticiper l'évolution des émissions de CO2 générées par le secteur, qui devraient être multipliées par 4 en 40 ans.

D'après l'organisation des pays de l'OCDE dédiée au transport, "l'impact à long terme du commerce mondial sur les émissions de CO2 a été largement ignoré". Or, ces rejets de gaz à effet de serre sont surtout causés par le déplacement physique des biens échangés, souligne l'ITF. Celle-ci estime que le fret international est aujourd'hui à l'origine de 30 % des émissions de CO2 générées par la combustion du carburant utilisé pour le transport et de plus de 7 % des émissions mondiales.

Au plan national et Européen les coûts externes générés par les transports terrestres (accidentologie, pollution, dégradation des infrastructures,..) s'élèvent à 4% du PIB, 6% en tenant compte des coûts de congestion. (source :

étude commandée par l'Union Internationale des Chemins de fer en 2011)

Pour le transport de fret, selon une étude de l'Université de Karlsruhe parue en 2004, le mode le plus coûteux reste le transport routier avec 71,2 € pour 1 000 tkm, loin devant la voie d'eau et le rail avec respectivement 22,5 € et 17,9 € pour 1000 tkm (hors coûts de congestion).

Prenons l'exemple d'un poids lourd chargé d'un container et partant du port de Dunkerque. En supposant que ce poids lourd pèse 20 tonnes et parcourt 400 km sur le territoire national, pour rejoindre la frontière allemande par exemple, le résultat obtenu est de 8 000 tkm soit un coût de 569,6 € ! Il serait étonnant que ce coût soit entièrement compensé par les dépenses du chauffeur de ce poids lourd sur le territoire national (péage, carburant, nourriture,...) auxquelles on additionnerait ce que la réception et le déchargement de ce container rapporterait au GPMD. En tout cas cela mérite qu'on se pose la question...

C'est sur le transport de marchandises que l'irresponsabilité est la plus criante. De containers en chaînes logistiques intégrées, le moindre pot de yaourt voyage sur des milliers de kilomètres.

Les travailleurs – qu'ils soient cheminots, aiguilleurs du ciel, ouvriers de l'automobile, dockers, mariniers ou camionneurs – sont souvent de ceux qui ne manquent pas d'idées, pour permettre à leur travail de servir le progrès humain sans s'échouer sur l'obstacle écologique ni sur le mur de l'argent roi.

Si l'on veut conjuguer le droit de tous à une mobilité digne et sereine avec la préservation de la planète, si l'on veut rendre possible une "éco-mobilité" pour tous, alors nous avons besoin de l'intégration bien réfléchie de toutes les formes de transport.

Nous avons besoin d'une multi-modalité écologique.

Pour cela, il faut sortir le transport du marché, car il n'y a pas d'avenir pour l'environnement si on ne sort pas de ce système économique. Il faut en finir avec le moins-disant social, de formation et de rémunération qui régule l'activité des transports routiers (marchandises et voyageurs) entraînant des suppressions massives d'emplois dans le secteur.

CONNAITRE L'HISTOIRE DU PORT POUR APPREHENDER CELLE D'AUJOURD'HUI !

L'histoire du port de Dunkerque est fortement lié à la concurrence avec le port d'Anvers. C'est à plusieurs reprises qu'on a tenté de le détruire notamment au cours de trois traités : 1713 : traité d'Utrecht ; 1748 : traité d'Aix-la-Chapelle ; 1763 : traité de Paris. L'épisode de la fin de la deuxième guerre mondiale n'est d'ailleurs pas sans poser de nouvelles interrogations sur les volontés d'en finir avec le port de Dunkerque. Sa reconstruction fut l'objet d'une bataille politique acharnée. **Rendons ici hommage aux Dunkerquois. Parmi eux, les dockers, la CGT, mais aussi les élus communistes André PIERRARD, député et Lucien DUFFULER, Conseiller Général.**

Pendant tout ce temps, le langage des adversaires du port face aux difficultés était : *"c'est la faute aux dockers... toujours en grève"*. Jusqu'à la loi de 1992 qui casse le statut des dockers. Les combats furent rudes et les divisions organisées donnant ainsi une paix royale au patronat

local pendant 18 ans. Cette loi fut d'abord la volonté du patronat mais aussi du gouvernement de l'époque, comme le confirme Michel DELEBARRE, alors ministre d'État, dans un article de l'Express en 2006 où répondant à la question sur sa stratégie de développement suivie il répondait *"Premièrement, le port étant le poumon de la ville, j'ai tout fait pour qu'il soit performant. J'ai réglé le problème des dockers..."*. **Le port allait-il mieux pour autant ? NON ! Mais les profits, OUI !**

Le patronat, ayant de la suite dans les idées, veut la privatisation pure et simple du domaine maritime. La réforme portuaire de 2008 va offrir les clés du port aux grands groupes privés, comme ici avec la CMA-CGM entre autres. Elle remet aussi en cause les droits sociaux des salariés et touche à la convention collective et au code des ports maritimes. **Le privé est maintenant aux commandes !**

LE COUP DE POKER !

Aujourd'hui on nous parle de "CAP 2020".

L'histoire du port ci-dessus nous a montré qu'il existe des volontés, depuis très longtemps, de rayer le port de Dunkerque de la carte.

Qu'en est-il aujourd'hui ?

Dans une lettre adressée à Jacques MEZARD (ministre de la cohésion du territoire), Madame FIRMIN-LE-BODO (Députée du Havre), remplaçant Édouard PHILIPPE devenu Premier Ministre, déclare *"les travaux envisagés pour le port de Dunkerque sont regardés avec la plus grande attention et la plus grande vigilance par les acteurs portuaires : Pourquoi investir dans ce port aux dépens d'investissements pourtant nécessaires sur notre port Normand ?"*. Puis elle ajoute, pour enfoncer le clou, *"Il n'est plus l'heure d'éparpiller les efforts et les sommes investies. Notre pays doit concentrer ses forces sur ses deux ports du Havre (pour le Nord) et Marseille"*. La commission européenne ne dit pas autre chose (un port par façade maritime).

Voyons maintenant ce que disent les responsables sur Dunkerque... On nous dit que cet investissement *"va répondre à l'enjeu de diversification des filières du port en tant que porte d'entrée de son hinterland . Ainsi la réduction des distances et le report modal de la route vers le rail et le*

transport fluvial présents à Dunkerque sont des atouts qui favoriseraient cette ambition."

"Un autre point de robustesse d'un port est de réduire le déséquilibre entre les conteneurs pleins et vides... En rechargeant les conteneurs avec des flux d'export, le port attirera de plus en plus de compagnies. En cela, plus la circonscription portuaire aura un tissu industriel diversifié, ouvert à l'export et résilient, plus les flux pourront se concentrer à Dunkerque. La richesse de l'hinterland sur les métiers de la sidérurgie, de l'agroalimentaire, de l'automobile et du ferroviaire montre le potentiel de la région des hauts-de-France."

Devant tant de potentiel existant, nous sommes en droit de nous demander pourquoi n'a-t-on rien fait avant ?

Si, ils ont fait ! L'État s'est désengagé de toute politique maritime et portuaire pour le "laisser faire" en donnant la main aux grands groupes privés.

C'est ainsi que les deux lois, dont on a parlé ci-dessus, qui devaient "permettre de récupérer des parts de marché aux ports d'Anvers et Rotterdam", n'ont fait que creuser l'écart. Il n'y a qu'à regarder l'évolution du trafic portuaire de 1995 à 2015 : Dunkerque : +40 % ; Anvers : +83 % ; Rotterdam : +52 %.

Depuis combien de temps les exportations de voitures et de matériels ferroviaires, produit dans le Valenciennois, passent-elles par Anvers et Rotterdam au lieu d'arriver sur Dunkerque ? Qu'ont fait les décideurs pour empêcher cela ?

Concernant l'agroalimentaire, quelle perspective de développement avons-nous avec la mise en place du CETA ? Le précédent Argentin, qui vient de gagner au tribunal d'arbitrage contre l'Europe sur l'exportation de colza pour la filière biodiesel, n'est pas pour nous rassurer.

L'investissement de la CMA-CGM dans 9 bateaux porte-conteneurs avec propulsion GNL est une bonne chose. Mais quelles garanties avons nous qu'ils viendront à Dunkerque. Tous ces groupes privés ont maintenant les mains libres. D'autre part qu'est-il prévu pour avoir les capacités matérielles et humaines pour intervenir sur ce type de propulsion au GNL ?

Concernant l'emploi...

On nous fait miroiter des milliers d'emplois, dont 2 470 en manutention, 1 520 en logistique/transport et 2 375 en organisation des transports.

Que restera-t-il de ces emplois si, pour des raisons évidentes de profits courts termes, le patronat décide la mise en œuvre d'un port automatisé pour les conteneurs ?

Quant au report modal de la route sur le rail et le fluvial, qu'attend t-on pour commencer de suite ?

Il est vrai que depuis des dizaines d'années, sous la pression des lobbies routiers, gouvernement et direction SNCF

programment le déclin du transport combiné rail/route.

Quant au fluvial, il n'est pas mieux traité, on l'a vu avec la grève des bateliers en avril 2010.

Le secteur transport-logistique est, au cœur de la mondialisation capitaliste, un moteur des délocalisations.

Le patronat de ce secteur, grands transporteurs routiers, armateurs et grands donneurs d'ordres, imposent dérèglementations, austérité et politique contraires à l'intérêt général qui leur permettent d'exploiter les salariés dans des conditions inadmissibles tout en continuant impunément à polluer la planète.

La concurrence est organisée entre les modes de transports et au sein de chacun d'eux. La politique européenne se veut la plus flexible possible, au service de la compétitivité des grands groupes. Dans ce cadre là, les grandes ambitions stratégiques affichées de rééquilibrage entre les modes de transport, d'efficacité énergétique accrue, de réduction d'encombrement sur les routes de report modal vers des modes plus sobres ne sont que mensonges.

A la question sur les investissements prévus sur le canal Dunkerque-Escaut en liaison avec le canal Seine -Nord, le Président du port répond : *"Cela va aider Dunkerque en priorité sur le vrac, pour les conteneurs on passera en deux niveaux donc pas besoin de relever les ponts. Coté rail, nous aurons la capacité de mettre un maximum de boîtes."*

Alors pourquoi passe t-on de 300 poids lourds/jour/sens à 1 000 fin de la première phase, alors que nos routes sont déjà encombrées et accidentogènes ?

CONCLUSION

Pour les communistes, le projet "Port 2020" risque d'être un coup d'épée dans l'eau si les millions de tonnes de marchandises, provenant ou à destination des entreprises de la région, continuent de passer chaque année par les ports Belges et Hollandais.

Pour un investissement respectueux de l'intérêt général et de l'environnement, il faut :

- L'interdiction absolue du dumping social, pendant et après la construction, sous contrôle permanent de l'inspection du travail et des organisations syndicales.
- Placer les transports sous maîtrise publique et sociale. Cela implique de passer d'une régulation par le marché à une régulation citoyenne avec des droits et pouvoirs renforcés pour les salariés, élus à tous les niveaux.
- Moderniser et amplifier les capacités de transport de marchandises rail et fluvial sur l'axe Dunkerque-Escaut, dont le relevage des ponts. Ceci afin de réduire

massivement le transport routier. Des reconversions seront à prévoir.

- Les navires au GNL doivent pouvoir être révisés et réparés à Dunkerque. Cela va nécessiter des installations particulières et des salariés formés aux nouvelles techniques de propulsion.
- Construire une plate-forme de démantèlement des navires. Nos capacités en France sont insuffisantes. Besoins d'une véritable filière, actuellement 95 % des sites de déconstruction sont en Asie du sud-est dans des conditions humaines et environnementales ignobles. (espérance moyenne de vie des travailleurs 40 ans). Sur les 1 000 à 1 300 navires démantelés chaque année, les 2/3 sont sous pavillon européen.

Tant que les maîtres mots seront compétitivité, concurrence, coût du travail... nous serons à la merci des multinationales qui décideront de l'avenir du port et des transports.