



DU 18 SEPTEMBRE AU 22 DÉCEMBRE 2017



Le syndicat CGT des cheminots de Dunkerque/Hazebrouck est présent sur tout le territoire incluant les chantiers de Dunkerque, Grande-Synthe, Loon-Plage, Gravelines, Leffrinckoucke et Hazebrouck.

Tous les métiers sont représentés allant du démarchage commercial au chargement, la formation des trains, la réparation et l'entretien des installations ainsi que l'expédition et la conduite des trains.

La volonté du Syndicat est de valoriser le transport public ferroviaire au service du public, de favoriser la transition écologique, de diminuer les risques et les nuisances du transport routier tout en pérennisant des emplois stables et au statut de cheminots SNCF.

CAHIER D'ACTEUR SYNDICAT CGT DES CHEMINOT DE DUNKERQUE/HAZEBROUCK

LE TRANSPORT FERROVIAIRE AU CŒUR DU PROJET

Le Syndicat CGT des cheminots de Dunkerque Hazebrouck partage l'analyse générale de l'Union Locale CGT de Dunkerque sur le projet d'extension du Port de Dunkerque.

Salariés des transports, et en particulier du ferroviaire, nous jugeons important de pousser l'analyse sur la problématique des transports. En particulier, alors que le gouvernement français engage les assises de la mobilité, il nous paraît important de bien faire mesurer les impacts considérables du transport de fret sur l'environnement et l'économie.

Au niveau mondial une étude de l'OCDE, parue en 2015, prévoit qu'entre 2010 et 2050, les émissions de CO₂ imputables au commerce international seront multipliées par 3.9. La part du transport routier dans les émissions de CO₂ devrait passer d'environ 50 % à 56 % au cours de cette période. En outre, toujours selon l'étude de l'OCDE, l'essor des échanges internationaux créera des problèmes sans précédent dans les systèmes de transport, en particulier maritimes (desserte de l'arrière-pays, capacités portuaires et émissions imputables aux navires).

D'après les projections, les ports verront leur trafic pratiquement quadrupler à l'horizon 2050 et la plupart des émissions liées à la navigation portuaire suivront une tendance similaire. Déjà à l'heure actuelle, les particules (PM) rejetées par les navires dans les villes portuaires causent chaque année quelque 60 000 décès d'origine cardio-pulmonaire ou liés à un cancer du poumon.

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. A titre de comparaison, 4% du PIB correspondent à l'effort qu'il aurait fallu consacrer au financement des retraites en 2003 pour assurer l'équilibre du système sans dégrader les droits des salariés. On peut d'ailleurs s'étonner que les gouvernements successifs, soucieux de réduction des dépenses publiques semblent ignorer ce gisement considérable d'économie !

La sous-tarification globale des transports engendrée par les politiques de libéralisation des transports maritimes et terrestres a encouragé et favorisé les délocalisations industrielles et joué un rôle déterminant dans la désindustrialisation tant au plan européen que national. Le coût du transport maritime dans le prix final d'un produit se situe en 0,5% et 1,4%, c'est-à-dire pratiquement rien ! Ainsi les exportations de matières premières de recyclage ont augmenté de 75% entre 1999 et 2014, en grande partie pour l'acier, le papier carton et les plastiques. Ensuite, on réimporte des produits manufacturés.

Ce mode de développement, non durable, basé sur la mise en concurrence des salariés au niveau mondial, est pourtant condamné à plus ou moins brève échéance. En effet, il est basé sur la prédation et la surexploitation des ressources naturelles qui ne sont pas inépuisables et il mène la planète à la destruction, notamment par la production de gaz à effet de serre qui entraînent le réchauffement climatique.

Le projet « CAP 2020 » tel qu'il nous est présenté s'inscrit malheureusement dans cette logique de « développement non durable » qui considère comme

irréversible la croissance du transport maritime et du trafic de conteneurs. De l'aveu de ses promoteurs, ce projet se traduirait par une augmentation considérable du trafic poids lourd de 300/jour/sens à 1400/jour/sens en phase 2 sur les axes déjà saturés que sont l'A16 et l'A25 ! Le trafic fret routier est pourtant de loin le plus polluant et le plus coûteux pour la collectivité comme en témoigne le tableau en bas de page.

En dépit de cette réalité, les politiques publiques, tant européennes que nationales de libéralisation et de mise en concurrence des modes de transport ont provoqué une baisse considérable du mode ferroviaire et une stagnation du fluvial au profit du mode routier, comme en témoigne le tableau ci-dessous, tiré des comptes de la nation 2016 :

Transport de marchandises (€2013/1000 tonnes.km) *			
Coûts externes	Mode		
	Poids Lourd	Train	Voie d'eau
Accidentologie	14,89	0,76	
Bruit	3,75	5,27	
Pollution atmosphérique	19,91	0,06	10,51
Changement climatique	5,33	0,22	1,68
Effet amont aval	3,54	0,96	0,82
Total	36,35	7,28	13

* source SNCF

En dépit de cette réalité, les politiques publiques, tant européennes que nationales de libéralisation et de mise en concurrence des modes de transport ont provoqué une baisse considérable du mode ferroviaire et une stagnation du fluvial au profit du mode routier, comme en témoigne le tableau ci-dessous, tiré des comptes de la nation 2016 :

Les transports intérieurs terrestres de marchandises (gigatonnes.km)																	
Modes	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Transport ferroviaire	57,7	517	51,3	48,1	46,3	40,7	41,2	42,6	40,4	32,1	30,0	34,2	32,5	32,2	32,6	34,3	32,6
Transport routier	277,4	291,0	293,9	297,4	315,3	315,0	328,6	341,1	327,6	284,7	301,2	302,1	288,4	292,0	288,6	281,4	287,7
dont pavillon français	203,6	209,0	209,2	210,2	218,8	214,8	220,9	229,5	217,7	187,2	196,5	200,6	188,4	188,1	182,6	172,2	174,8
dont pavillon étranger	73,8	81,9	84,7	87,2	96,5	100,3	107,7	111,7	109,9	97,5	104,7	101,5	100,0	103,9	106,0	109,2	112,8
Transport fluvial	7,3	6,7	6,9	6,9	7,3	7,9	8,0	7,5	7,5	7,4	8,1	7,9	7,8	7,9	7,8	7,5	6,8

Comme on peut le constater, à la lecture du tableau, le transport ferroviaire de marchandise s'effondre rapidement après 2007, soit un an après l'ouverture à la concurrence du mode, les nouveaux entrants ne prenant des parts de marché qu'à l'opérateur public SNCF.

Ce recul du mode ferroviaire n'a même pas profité aux pavillons routiers français mais plutôt aux pavillons étrangers sous l'effet des pratiques du dumping social dans le mode routier.

Evidemment, le pitoyable abandon de l'Ecotaxe, n'a pas arrangé la situation !

Néanmoins, ce contexte concurrentiel défavorable au mode ferroviaire, n'explique pas, à lui seul, le déclin du fret ferroviaire français.

La stratégie de l'opérateur public SNCF, depuis 2004, tantôt sous l'instigation, tantôt dans l'indifférence des pouvoirs publics, se résume à réduire les pertes de l'activité par la réduction des charges, sans aucune stratégie de développement.

Cette focalisation de la SNCF et des pouvoirs publics sur la rentabilité, au sens capitalistique, de l'activité fret

témoigne d'une grave erreur d'analyse politique eu égard à la hauteur des enjeux économiques et environnementaux tels qu'exposés plus haut.

En effet, si le déficit d'exploitation du fret ferroviaire public est de 197 millions d'Euros en 2016, il est largement compensé par les économies de coûts externes engendrés pour la collectivité soit 526 millions d'Euros.

Dit autrement, chaque portion de 10 Gtk transféré de la route sur le rail fait économiser 290 millions d'Euros à la collectivité.

Comment développer le mode ferroviaire à partir de Dunkerque et plus largement pour les trafics nationaux et internationaux.

La réalité du fret ferroviaire en France telle que décrite précédemment nous éloigne peu à peu d'un des objectifs important du Grenelle de l'environnement qui était d'atteindre 25% de fret non routier en 2022. En effet la part modale du ferroviaire est tombée à 10% fin 2016 contre 88% pour la route (sources comptes de la nation 2016).

LES PROPOSITIONS DE LA CGT

Le transport est un ensemble complexe logistique de l'expéditeur au destinataire final. Il est donc nécessaire de raisonner en système de transport et considérer le ferroviaire comme un segment d'une chaîne multimodale. Ainsi dans le cas précis du trafic de conteneurs au départ du Port de Dunkerque, la complémentarité entre le rail et la route, dans une logique de respect de l'environnement, consisterait à assurer le transport principal par trains massifiés au départ du triage de Grande Synthe vers des chantiers multimodaux de transbordement, à partir desquels la desserte terminale s'effectuerait par la route. Pour ce qui concerne la région des Hauts de France, les chantiers de Somain et Tergnier nous paraissent stratégiquement bien situés pour jouer ce rôle de plateforme (voir en particulier les propositions des cheminots de Somain pour la redynamisation du site). Le site de Lomme Délivrance aurait une vocation de desserte de la métropole lilloise par des moyens écologiques, petits camions électriques ou au gaz et de complémentarité avec la voie d'eau au port fluvial de Lille. Ainsi, l'intervention publique doit inciter les chargeurs et les industriels à réfléchir en commun à leurs transports. Des convergences peuvent se développer entre l'intérêt général qui vise à orienter les flux vers des modes respectueux de l'environnement et l'intérêt des chargeurs qui peuvent bénéficier de ces mises en commun. Seule une politique des transports basée sur des valeurs de service public permet de respecter ce choix. Elle doit s'appuyer sur une volonté forte en matière d'infrastructures et un concept de logistique territoriale associée à un système de production performant irriguant le territoire. Soulignons que cette logique de complémentarité entre les modes, a contrario du modèle de concurrence débridé, serait favorable aux pavillons routiers français

Le développement et l'amélioration des infrastructures ferroviaires

Les ambitions de développement du GPMD, liés à la nécessité d'un report modal rendent nécessaire l'adaptation des infrastructures en particulier du nœud ferroviaire d'Hazebrouck : mise en place d'un « saut de mouton, modernisation des postes d'aiguillage (transit souple).

Des recrutements de cheminots

Les effectifs actuels de fret SNCF sont insuffisants pour répondre aux besoins de fret ferroviaire de la collectivité, en particulier sur le Dunkerquois. Il sera donc nécessaire de recruter, dans les conditions du Statut, des conducteurs et des personnels sédentaires.

Une nouvelle forme de massification

Le principe de la logistique territoriale ferroviaire consiste à rompre avec la logique de massification des flux chargeur par chargeur développée par la SNCF depuis des années, pour développer une nouvelle forme de massification des flux géographiquement homogènes de plusieurs chargeurs. Cela permettrait de développer des synergies locales, y compris en créant des flux « socles réguliers » par une « démassification négociée » de certains flux très denses, pour permettre d'acheminer par trains réguliers d'autres envois de taille plus réduite, qui n'entrent pas aujourd'hui dans le domaine de pertinence du ferroviaire, vers des destinations homogènes. Cette nouvelle forme de massification permettra d'améliorer la compétitivité du mode ferroviaire par une meilleure rotation des actifs et une optimisation de l'utilisation des capacités du réseau en régularisant au maximum les flux. Dans le cas précis du trafic de conteneurs au départ du port de Dunkerque, celui-ci profiterait de la synergie avec des trafics d'autres origines telles que la sidérurgie ou la chimie.

Une nouvelle approche commerciale.

La mise en œuvre nécessite une approche technico-commerciale territoriale multiproduits dans les territoires permettant :

- d'associer l'ensemble des acteurs dès la conception des plans d'acheminement des flux densifiés,
- d'intégrer le mode ferroviaire dans les « supply chain » des entreprises expéditrices et destinataires, en construisant l'offre à partir de leurs besoins,
- de créer des systèmes d'information locaux permettant de mutualiser et d'optimiser les capacités de l'infrastructure ferroviaire.

Pour le syndicat CGT des cheminots de Dunkerque, seules des politiques publiques volontaristes de report modal, s'appuyant sur l'opérateur public SNCF, en complémentarité avec les autres acteurs de transport, permettront de rendre supportables et cohérents d'un point de vue environnemental, les projets de développement du Port de Dunkerque.