



DU 18 SEPTEMBRE AU 22 DÉCEMBRE 2017



## VERS UNE AUTRE SOCIÉTÉ

De tout temps, les grands ports ont été ouverts vers le monde et le commerce extérieur, tout en étant dépendants de l'économie mondiale, et dépositaires des emplois locaux.

Nous comprenons et partageons le souhait du GPMD de développer ses activités sur notre territoire, mais le projet «Cap 2020» présente de nombreuses et graves lacunes qui rendent son efficacité trop aléatoire, et dans le contexte économique et écologique actuel, présentera plus d'inconvénients que d'avantages pour la population et l'environnement de notre agglomération.

Ainsi, nous constatons un nombre important de questions sans réponses : budget minimaliste, non prise en compte du coût des travaux indispensables des infrastructures, nombre d'emplois espérés non

*suite en page 2*

## CAHIER D'ACTEUR ATTAC FLANDRE

### Présentation d'ATTAC Flandre

Fondée en 1998, Attac (Association pour la taxation des transactions financières et pour l'action citoyenne) est une association qui milite pour la justice sociale et environnementale, et contre le pouvoir pris par la finance sur les peuples et la nature par l'éducation populaire, conférences, réunions publiques, manifestations et développement d'alternatives.

#### ATTAC Flandre

Maison de l'Environnement

106, avenue du Casino

59240 Dunkerque

attac-flandre@outlook.fr

Conseil d'administration : Il est composé de 9 personnes élues, et présidé par Martine MINNE

### NOTRE QUESTIONNEMENT

Chaque phase du projet ne débute qu'après le constat de sa nécessité (*P.70 du dossier M.O.*), mais de telles sommes ne peuvent être investies sans une étude de faisabilité. Qui réalisera cette étude et selon quels critères ?

Nous estimons que cette étude doit être confiée à une ou plusieurs sociétés indépendantes du port et du maître d'ouvrage.

**Le coût réel de l'infrastructure nécessaire n'est pas abordé. Comme le dit si bien l'adage : «la bataille des ports se gagne sur terre». Or, le budget du projet s'arrête au terminal lui-même.**

**ROUTE** : l'A16, l'A25, l'A1 sont toutes saturées, et l'A26 connaît de nombreux problèmes.

Le maître d'ouvrage reconnaît que Rotterdam et Anvers sont saturés au niveau des routes. Comment espérer attirer à Dunkerque des transporteurs qui y rencontreront des problèmes identiques ?

*suite en page 2*

## **suite de la page 1**

justifié et contredit par d'autres études, absence de justification des fonds propres du port, destruction de zones naturelles, pollution de l'air, etc.

Un investissement dépassant probablement le milliard d'euros serait plus efficace dans le développement de filières locales favorisant un emploi non dépendant des marchés extérieurs et un mode de développement préservant l'avenir de la planète. La plus grande prudence est nécessaire car les investissements du GPMD risquent d'être à fonds perdus. à la forme...

**FER :** Dunkerque a beau être la première place de fret ferroviaire, les lignes sont au bord de la saturation. Bouchon d'Hazebrouck, de Lille, de Paris. Quid de la liaison Dunkerque Strasbourg dont le promoteur se réclame ?

**FLUVIAL :** Des travaux sont à entreprendre sur différentes écluses, et le projet est dépendant de l'aménagement du canal Seine-Nord et d'autres aménagements fluviaux.

Par ailleurs, suite au désengagement progressif de l'Etat qui n'assure plus l'intégralité du financement des dragages d'entretien, le GPMD doit prendre à sa charge une part croissante de son coût, qu'il répercutera sur les taxes portuaires. Il sera donc moins attractif pour les compagnies maritimes pour capter partiellement les flux d'Anvers, Rotterdam et Zeebrugge.

De plus, les désordres constatés sur la tenue d'une portion du quai de Flandre par le CEREMA vont contraindre le GPMD à ne plus utiliser la portion du quai SOGEA et surtout à ne plus pouvoir draguer au pied de ce quai, ce qui peut avoir des conséquences sur le nivellement du fond de bassin et sur l'accessibilité au quai des plus grands porte-conteneurs.

Le projet donne l'hypothèse de 16 000 emplois dont 9 500 directs. Cela nous apparaît comme un vœu pieux.

***Une série de questions de la plus haute importance dans l'ombre ou ignorées. Quelques précisions ci-dessous :***

### **POURQUOI CETTE EXTENSION ?**

Aujourd'hui le GPMD reçoit 343 000 EVP/an. Même avec les 18 000 EVP accueillis prochainement grâce à l'extension du quai de Flandre, le port est loin d'être à saturation, alors pourquoi envisager un agrandissement aussi faramineux ? Depuis le XIX<sup>e</sup> siècle, on constate de forts éléments de stabilité dans la desserte des terres par les ports : ainsi Le Havre pour la grande moitié Nord-Ouest de la France, Marseille et Fos, pour le Grand Sud et Dunkerque, pour une partie seulement des Hauts-de France.

**Est-ce à dire que le GPMD fait un grand pari sur l'avenir, en pensant que la mise en œuvre de l'agrandissement du port va susciter une réelle augmentation du trafic de conteneurs, et révolutionner les grandes routes maritimes naturelles et séculaires ?**

### **LA MULTIMODALITÉ MISE EN CAUSE, VOIRE COMPROMISE...**

Comment va-t-on évacuer les 2,5 millions de conteneurs qui entreront au port en 2035 ?

Le transport fluvial engendre des émissions de CO<sub>2</sub> plus faibles à la tonne que le transport routier. Malheureusement en France, faute d'investissements massifs dans ce mode de transport, on accuse une vétusté d'une partie du réseau, des défauts d'interconnexion au sein de ce réseau ainsi qu'avec les autres modes de transport. Les chiffres de 2012 présentent le fluvial comme le 3<sup>ème</sup> mode de transport français avec 7,9 milliards de tonnes/kilomètres, alors que la route affiche 177,9 milliards de t/km. L'objectif fixé par le Grenelle de l'environnement n'est pas atteint, et au contraire le transport routier continue de gagner des parts de marché. Depuis 30 ans, la France a délaissé la mise à niveau de la voie fluviale et abandonné le fret ferroviaire. Près de 66 % des marchandises étaient transportées par le rail dans les années 1950, alors qu'en 2015 cette part est tombée à 9,5 %. Si les ports d'Europe du Nord sont dynamiques, c'est parce que leur hinterland dispose d'infrastructures fluviales et ferroviaires dignes de ce nom.

### **LE RACCORDEMENT AUX VOIES NAVIGABLES :**

La voie d'eau est mise en avant par le maître d'ouvrage pour 7 %, mais le port n'est actuellement pas configuré pour le transport fluvial du conteneur. La liaison avec le canal à grand gabarit est aujourd'hui impraticable : le canal des Dunes et les deux écluses (des Dunes et de Mardyck) ne sont pas dimensionnés pour un tel fret. Une noria de camions pour transporter les conteneurs du quai de Flandre à l'amont de l'écluse de Mardyck est une solution inadaptée à un trafic intense qui entraîne des surcoûts handicapants.



## LE CANAL À GRAND GABARIT DUNKERQUE-ESCAUT ET SES LIAISONS :

Pour rentabiliser le transport fluvial, il nous faut des barges transportant 3 couches de conteneurs, comme chez nos voisins. Or, la hauteur des ponts sur nos canaux est de 5,25 au lieu de 7 mètres, d'où des travaux et donc des surcoûts à prévoir, non budgétés dans l'étude du GPMD.

### *Et quid du canal Seine-Nord Europe ?*

#### 16 000 EMPLOIS ? HÉLAS NON.

«16 000 emplois pérennes créés et répartis sur l'ensemble de l'arrière-pays, grâce à l'extension de la filière «conteneurs», avec un tiers sur la région dunkerquoise.» (Page 80 du dossier du M.O)

Dans l'annexe d'évaluation économique du projet (fiche 4), six pleines pages expliquent la méthodologie de l'étude, les entretiens réalisés, les résultats, leur analyse, les impacts et la comparaison avec les autres ports... ainsi que les limites de cet exercice et les points de vigilance !

Cette étude, sérieusement menée, demeure néanmoins contestable car aucune étude de référence sur la valeur ajoutée portuaire n'intègre d'analyse spécifique aux trafics des conteneurs. Voici donc l'intérêt de cette étude très réduit et l'estimation des emplois créés ramenée à l'utilisation d'un ratio simplement évoqué dans un rapport du Sénat sur la réforme portuaire. «1 million d'EVP génère 10 000 emplois, dont 6 700 dans les activités de transport et de logistique.» Il est précisé : «un **facteur correctif** devra être appliqué pour mieux prendre en compte les effets directs liés à l'évolution des activités économiques découlant du projet.» Ce qui

fait que nous n'aurons pas à Dunkerque les 5 500 emplois annoncés, car «un trafic de conteneurs significativement plus important modifie structurellement les activités (développement du groupage/dégroupage, logistique, organisation des transports...)» - page 54 des annexes.

En conclusion, la tendance générale est, de facto, à la diminution de l'emploi portuaire due à la mécanisation croissante de la manutention et du déclin de l'activité industrielle portuaire. **Les ports apparaissent aujourd'hui davantage comme des interfaces de flux que comme des espaces de production.** La faiblesse des retombées en emplois du terminal méthanier en est emblématique, même si cette activité sollicite notoirement moins de personnel que l'activité conteneur. Il en résulte que les ports sont moins producteurs de richesse qu'ils ne l'ont été par le passé et que d'autres voies doivent être trouvées pour le développement économique du Dunkerquois

**Et quid de la non-crédation d'emploi que ce mode de développement sur notre territoire provoquerait ? En effet, ramener des biens produits ailleurs avec des normes sociales et environnementales basses est un frein au développement de filières locales de production.**

**Et sans parler des destructions d'emploi : agriculture, petite batellerie...**

**Si nous voulons créer des emplois pérennes et non délocalisables, il faut investir massivement dans la transition énergétique de nos industries et de nos habitats. L'efficacité de ces investissements, et le nombre d'emplois créés seraient plus rapides et durables.**

# INVESTISSEMENT

Le GPMD prétend investir pour rendre le port attractif... sauf qu'Anvers a investi 4 milliards entre 1987 et 1997. Que représentent 689 millions d'euros face à cette somme ? Le budget prévisionnel pour rendre le port de Dunkerque attractif se situe donc, tout travaux d'infrastructure compris, aux environs du milliard, loin des chiffres annoncés. Or cet excédent ne rentre pas dans la comptabilité du port mais dans les dépenses publiques.

**Les travaux d'infrastructures inhérents à ce projet ne**

**rentrant pas dans la comptabilité du GPMD mais dans les dépenses publiques, nous demandons à ce qu'ils soient malgré tout intégrés dans le budget total de ce projet, pour une présentation honnête et complète.**

**Et à l'heure de la COP 21, que fait-on de la dette écologique, non calculée : impact sur la nature, flore et faune, mesures compensatoires, provision pour les coûts de remise en l'état...**

# ALTERNATIVES

Pour ATTAC Flandre, les investissements annoncés creusent le sillon d'un sentier de développement industrialo-portuaire déjà saturé. Des alternatives existent pour le territoire.

## RÉDUIRE LA DÉPENDANCE AU SENTIER DE CROISSANCE INDUSTRIALO-PORTUAIRE

Les habitants du Dunkerquois ont été disposés à accepter les nuisances induites par la présence d'un important pôle industrialo-portuaire dans la mesure où celui-ci, conçu en 1953, a été voulu par le territoire, et a été un important pourvoyeur d'emploi et de ressources financières pour les collectivités. Aujourd'hui, ce n'est plus d'actualité : d'une part, les secteurs de la sidérurgie et du raffinage sont en difficulté. D'autre part, la suppression de la taxe professionnelle a mis fin au bénéfice que les collectivités tiraient de la présence d'industries dangereuses et polluantes sur leur sol. Le montant des investissements prévus permettrait d'envi-

sager une toute autre voie de développement, plus à même de favoriser l'emploi sur le Dunkerquois. A l'exemple de la ville portuaire polonaise de Gdansk, le territoire pourrait investir davantage dans des actifs spécifiques immatériels secondaires tels que des écoles supérieures de formation, des instituts de recherche et développement et de nouvelles filières universitaires spécifiques, en lien direct avec les activités industrielles existantes, permettant de développer l'emploi qualifié innovant et de diversifier l'activité du territoire en direction de circuits locaux écologiques :

- la valorisation systématique des déchets comme ressources,
- les économies d'énergie et de ressources,
- un objectif de décarbonisation de l'énergie.

D'autres mesures telles que les formations sur le développement durable et le financement de la recherche en vue d'innovations technologiques seraient de nature à favoriser cette transition.

# CONCLUSION

Localement, le choix d'un modèle libéral et du renforcement des échanges internationaux est en contradiction avec la volonté de relocaliser l'économie en s'appuyant sur les atouts du Dunkerquois : Développer des circuits courts, l'innovation, la recherche et l'économie circulaire

pour la mise en œuvre effective de la transition écologique et redynamiser notre territoire.

Si des possibilités d'investissements existent à hauteur de 689 millions d'euros, nous devons dès aujourd'hui saisir cette opportunité.