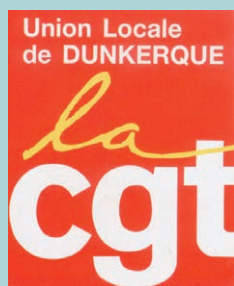




DU 18 SEPTEMBRE AU 22 DÉCEMBRE 2017



Le syndicalisme fait partie du patrimoine vivant de l'humanité et de la démocratie. Fait social devenu universel, il a d'abord émergé en Europe avec la révolution industrielle, et y est resté depuis profondément enraciné.

L'histoire plus que séculaire de la CGT s'inscrit dans cet ensemble. Elle naît, il y a 120 ans, de la volonté des salariés de s'organiser collectivement et durablement pour défendre leurs intérêts face à l'oppression et à l'exploitation. Conquérir des droits et les faire valoir, imaginer un monde plus juste et proposer des voies pour y parvenir sont le cœur de son action syndicale.

Bâtie selon deux dimensions professionnelle et géographique, la CGT s'est forgée et constituée au fil de l'histoire autour d'une conception de solidarité entre salariés, qui combine l'ancrage à l'entreprise via ses syndicats, et à son environnement via ses structures locales.

Structure de proximité, notre UL CGT de Dunkerque compte près de 5000 syndiqués. Elle organise et développe les solidarités entre tous les salariés du dunkerquois ayant un emploi ou non, ainsi qu'avec les retraités.

## CAHIER D'ACTEUR UNION LOCALE CGT DE DUNKERQUE ET ENVIRONS

### PREAMBULE

Il y aura bientôt 100 ans, en 1919, était créé l'Organisation Internationale du Travail. La déclaration de Philadelphie de mai 1944 en fixe depuis les buts et objectifs. "L'esprit de Philadelphie" est que le rôle d'une entreprise n'est pas dans la recherche du profit, comme banalisé aujourd'hui, mais de participer à l'épanouissement humain : L'économie au service de l'homme et non pas l'homme au service de l'économie, elle-même assujettie à la finance. (Lien Web : <https://lc.cx/QQdL>)

C'est sous ce prisme de l'OIT que nous avons considéré le projet d'extension du GPMD.

### L'EMPLOI :

Avec le chômage de masse qui touche fortement notre territoire, l'emploi est l'une des principales préoccupations. L'annonce de 16 000 emplois pérennes dont 5 500 créés sur dunkerque et alentours a par conséquent attiré toute notre attention... Des chiffres rapidement relativisés vu leur estimation reposant essentiellement sur ratios des 1,8 milliards € de valeur ajoutée escomptée à l'horizon 2035, et réalisée avec les méthodes de travail et les technologies actuelles.

Ainsi, que penser des 85 % d'emplois directs (logistique / manutention / transports) au regard des nouvelles technologies se développant dans ces domaines (**smart Port, portique robotisé, etc.**), ou encore des transports routiers minés par la directive européenne sur les travailleurs détachés ? Que penser du développement de la précarité avec les 18 % d'intérimaires projetés. Un chiffre surprenant au regard des statistiques actuelles bien inférieures en France ou en région ? Que penser des 760 emplois qui seraient créés dans le service public alors que le dogme idéologique néolibéral proclame les vertus de la chasse aux dépenses publiques, avec comme première victime l'emploi et la qualité de ces services ?

Que penser des 7 200 emplois indirects attendus, dont 56 % d'entre eux le seraient dans l'industrie, alors qu'aucune action concrète prévue ou prévisible ne vient étayer

*Suite page 2*

cette appréciation, qu'il est simplement question de "cercle vertueux" et de déclaration d'intention ?

Que penser de l'attractivité du territoire en matière d'emploi et de formation lorsque le projet ne cible aucun métier ni filière d'avenir - **delta de 4 ans nécessaire pour monter une formation correcte** - et ce alors que le nouveau contexte des ordonnances Macron, permettant de briser les liens entre qualifications et salaires **et restaurant les contrats de chantier**, va inévitablement peser sur la qualité des emplois et sur les choix d'orientations des étudiants.

Que penser enfin des emplois industriels perdus ou détruits dans le territoire et dans le pays avec le développement d'importations de biens de consommation, principalement organisé par des entreprises multinationales pour qui les normes sociales et environnementales sont autant de frein à leur appétit insatiable de profits, et pour qui la constitution de marges financières passe par la réduction des salaires, des effectifs et des droits des personnels ? Combien de couleuvres nous a-t-on déjà demandé d'avaler au nom de l'emploi à retrouver ?

Toutes ces interrogations laissent perplexes quant à l'emploi annoncé, dont aucun développement n'est par ailleurs annoncé au sein même du GPMD, là où les gains ciblés semblent bien être l'objectif majeur du projet. C'est pourquoi nous attendons l'apport d'une expertise tierce **neutre** de l'INSEE, **quantitative et qualitative**, ainsi que notre participation syndicale au cahier des charges de cette étude sur l'emploi.

## LES TRAFICS CONTENEURS EN QUESTION

Le projet prévoit à terme de multiplier par 7 le trafic conteneurs (de 0,34 millions EVP à 2,5 millions), ce qui n'est pas sans poser un réel problème de gestion des flux maritimes, et implicitement, de ceux utiles aux industries du territoire comme Arcelor Mittal (15% du trafic des entrées actuelles du Port de Dunkerque).

Rien n'est prévu quant aux conséquences sur la santé des travailleurs exposés aux atmosphères issues de la fumigation des conteneurs, alors que les risques vont aller croissant avec leur développement. Il ne peut être question de se contenter d'un dégazage de ces conteneurs à l'air libre, comme pratiqué actuellement, ce quel qu'en soit leur nombre. La circulaire DGT/CT2/2015/160 du 7 mai 2015 fixe les enjeux de santé en la matière et l'obligation de résultat de l'employeur.



La forte augmentation du trafic de conteneurs, hors transbordement navire à navire, ne s'accompagne d'aucun investissement complémentaire sur les réseaux de fret extérieurs au port.

→ **Le trafic fluvial** du "Nord/Pas de Calais" est particulièrement destiné aux "pondéreux". Le transport de conteneurs y est en augmentation depuis 2016, avec une prévision CAP 2020 de 1,6 millions de tonnes en 2035. Classé "grand gabarit" il y circule 9 millions t/an, soit une réserve considérée de 5 millions de t/an avant saturation : de quoi développer le trafic actuel à partir du port de Dunkerque, y compris avec transport combiné, pour retirer de nos routes des milliers de camions (une barge de 3 000 tonnes équivaut à 80 camions) : un objectif à atteindre qu'il y ait ou non réalisation du projet CAP 2020 !

Le projet de canal Seine-Nord donne l'ambition à la région de devenir un "hub" logistique à l'échelle de l'Europe, "moteur d'un secteur industriel tournant à plein régime". L'association des structures portuaires des Hauts de France (Norlink Ports), créée début 2017, en est l'illustration. Encore faudrait-il que la mise au gabarit européen (hauteur des ponts à 7 m de tirant d'air permettant le transport de conteneurs sur 3 couches) soit assurée sur le canal Dunkerque-Escaut, ce que la région - sur qui reposera avec les départements l'engagement financier du lancement du chantier canal Seine Nord - s'est jusqu'à présent refusée à financer.

*Avec le canal Seine-Nord se pose la question du développement de la batellerie et d'une filière de construction et de rénovation des barges, le plan européen de ces dernières décennies ayant contribué à "déchirer" -c'est le terme utilisé- nombre de petites péniches en France : une renaissance des savoirs faire et un vrai réservoir d'emplois locaux qualifiés !*

A lire sur le web : **Communiqué Canal Seine Nord - CGT - Octobre 2017** ou <https://lc.cx/QQsR>

→ **Le trafic ferroviaire issu du port de Dunkerque** serait, selon les promoteurs du projet CAP 2020, appelé à passer de 3 trains/semaine à 54 trains /semaine et par sens à l'horizon 2035, le réseau ferré présentant selon eux une qualité et une robustesse permettant d'atteindre cette capacité sans problème. Nos camarades cheminots développent, dans un cahier d'acteur spécifique, les raisons qui leur font douter de ces affirmations ainsi que leur attentes, revendications et projets syndicaux en la matière. Car, comme pour le fluvial, de réelles possibilités de développement du fret ferroviaire, plus sûr et moins polluant que le fret routier, est à portée de décision, qu'il y ait ou non agrandissement du port maritime dunkerquois.

Avec 11 sociétés ferroviaires se positionnant désormais sur le marché, se pose avec force la question de la maîtrise publique de ce mode de transport, que ce soit du fret ou des voyageurs, ce dernier pouvant bien finalement se voir menacé par la course aux profits engagée. Se pose également la question du dumping social exercée par ces différentes sociétés, source de risque autant pour les biens que pour les personnes.

→ **Le trafic routier** ne devrait pas compter en heure de pointe en 2035, pour plus de 2 % du trafic de référence estimé sur l'A16 et l'A25, et ne devrait représenter que 49% du fret portuaire contre 80 % en 2013. C'est du moins ce que nous livre le document du maître d'ouvrage CAP 2020. Une manipulation pour masquer la réalité, à savoir la multiplication par 5 de nombre de camions sur nos routes ! Car de 300 camions par jour et par sens générés par l'activité portuaire en 2017, il est question de passer à 1 400, soit 2 800 camions/jour s'il s'avérait qu'ils empruntent tous le même sens ! Tout simplement impensable, d'autant qu'aucune extension du réseau routier - en dehors du point névralgique actuel de l'A25 entre Armentières et Lille - n'est envisagée dans le projet.

Dans une telle perspective, c'est l'activité économique et sociale du dunkerquois qui risque bien d'être « plombée » ! Malgré les « rassurantes » mesures de limitation de vitesse relevées par les promoteurs du projet, le risque accidentel sur nos routes, mettant actuellement en cause les poids lourds dans 25% des cas, risque également de se développer. D'autant plus que la chasse au coût du travail dans la profession, garantie par le dumping social organisé par l'exploitation de travailleurs détachés (autorisée par Bruxelles sous la pression du lobby routier), est elle même implicitement source de risque supplémentaire. L'augmentation de ce mode de transport n'est pas sans poser également la question du développement de la pollution routière, sonore mais surtout

atmosphérique. Cette dernière étant déjà malmenée par la progression de mise à quai de navires porteconteneurs. De quoi aggraver sérieusement le problème déjà important de santé publique dans le dunkerquois.

*Le transport maritime est de loin le moins impactant pour la planète. Il utilise en effet moins de 10 grammes de CO<sub>2</sub> pour transporter une tonne de marchandise sur un kilomètre (contre 18 g pour le rail, 47 g pour la route). Mais le tiers des navires porte-conteneurs de plus de 120 mètres circulant dans le monde date de 30 ans et fonctionne au fuel lourd : Un seul d'entre eux peut émettre autant de pollution que 50 millions de voitures !*

## DANS QUELLE SOCIÉTÉ VOULONS-NOUS VIVRE ?

Le transport maritime, notamment par conteneurs, est l'épine dorsale de la mondialisation. Il permet aux multinationales une division internationale du travail, par exemple de concevoir un équipement dans une zone franche de Chine, de l'assembler en Inde, puis de le distribuer en Europe pour une mise sur le marché dans les grandes surfaces ou dans les dépôts de vente par correspondance.

Sur l'ensemble de ce circuit, transport maritime inclus, le coût de main d'œuvre sera recherché au plus bas, avec les conséquences que l'on connaît telles que le travail des enfants en Asie ou les conditions de travail récemment dénoncées chez AMAZON en France.

A l'heure où les choix sont trop souvent guidés par la course aux profits au bénéfice d'un petit nombre, et que réapparaît au grand jour l'esclavage, est-ce vraiment de ce monde dont nous voulons pour nous, nos êtres chers, et nos futures générations ?

## D'AUTRES PROJETS SONT À SOUTENIR

Depuis fin 2010 et la fermeture de la raffinerie des Flandres TOTAL, notre syndicat milite pour sa mutation vers une industrie de production d'hydrogène, afin de maintenir l'emploi, de remplacer les carburants d'origine fossile et de contribuer ainsi à l'amélioration de l'environnement et de la santé publique.

Peu écouté, voire critiqué, notre CGT a néanmoins persévéré dans son projet, pour finalement démontrer au cours de 2 colloques en 2014 et 2015, qu'il était possible également -

grâce à l'hydrogène ainsi produit - de réduire les émissions de CO<sup>2</sup> de nos industries en transformant ce gaz à effet de serre en une matière première utile.

Deux prototypes industriels ont été projetés, à Dunkerque et à Hornaing, en même temps que nous imaginions, avec nos camarades cheminots, comment éviter la mort programmée du fret ferroviaire et du triage de Somain.

Désormais, la filière hydrogène est en essor, et il est temps de mettre en chantier ces projets novateurs, source d'un mieux vivre et de travail au pays. Le Grand Port Maritime de Dunkerque, qui manifestement dispose de fonds importants, peut contribuer à leur réalisation.

Le projet syndical en image (durée 4 mn 30) sur :  
<https://youtu.be/IXGuRFwjNSg>

## POUR QUE VIVE L'AVENIR

A l'heure où les attaques contre la classe ouvrière et les salariés de notre pays, contre le syndicalisme et principalement contre la CGT s'intensifient, à l'heure où la politique et la finance ont de nouveaux projets dans l'aménagement de notre territoire, il est utile de rappeler dans quelles conditions ont été inventées puis imposées les grandes conquêtes de nos camarades des Ports et Docks sur Dunkerque.

Ce livre en est une mémoire, disponible sur demande à l'UL CGT de Dunkerque, tél : 03 28 59 10 46



## CONCLUSION

La participation au développement du trafic mondial de marchandise, qui voit les navires arriver conteneurs pleins pour repartir avec de grandes quantités vides, reste nuisible à l'emploi local et dans le pays, là où les circuits courts, l'économie circulaire, sociale et solidaire tend au contraire à le développer.

Nous n'avons rien décelé dans ce projet qui puisse démontrer l'implication du GPMD à la restauration des services publics, garantissant que les politiques publiques soient menées dans

l'intérêt général, pour l'égalité de traitement et du bien vivre ensemble.

**Force est de constater que le projet CAP 2020 n'a pour seul objectif que le développement économique du port, sous prétexte de social (l'emploi) tout en minimisant son impact environnemental. Autant dire qu'il s'inscrit dans une démarche contraire à l'épanouissement humain recherché, cité en préambule.**