> POINT DE VUE

Le port d'Anvers, moteur de l'économie belge, a besoin d'une augmentation de sa capacité en conteneurs!

Dans un souci de clarté, je voudrais d'abord préciser un certain nombre d'éléments. Le port d'Anvers donne du travail à 60.000 personnes dans les quelque 900 entreprises qui y sont établies. Le port assure aussi indirectement l'emploi de 143.000 travailleurs. Avec l'aéroport de Zaventem (qui héberge 260 entreprises et représente 20.000 emplois directs), ces deux pôles du transport jouent un rôle crucial dans l'économie belge. Et ces chiffres ne concernent même pas l'intérêt du port pour tout l'arrière-pays. Quand on parle d'investissements dans le port d'Anvers, on doit être conscient de son importance cruciale, non seulement pour les Anversois, mais pour l'ensemble des Belges.

Le trafic conteneurs: vital pour le port.
Qu'on le veuille ou non, la globalisation de l'économie est une réalité. On ne peut pas ignorer non plus la tendance mondiale à organiser le transport de marchandises par la mer principalement en conteneurs. Tant l'importation que l'exportation des marchandises se fait au moyen de conteneurs. Rester aveugle devant cette vérité revient à ignorer la réalité. La force du port d'Anvers réside dès lors dans ses terminaux à conteneurs. Ne pas comprendre cette réalité revient à hypothéquer la position du port d'Anvers. Le principal manutentionnaire de conteneurs, ATS, occupe à lui seul plus de 1.800 dockers et gens de métier par jour, soit 30% des shifts prestés par les dockers dans le port.

L'UBT défend l'emploi!
Comme syndicat du transport, nous nous inquiétons du manque de bon sens dans le débat sur le nouveau Saeftinghedok à construire. Quand on souligne la nécessité d'augmenter la capacité en conteneurs afin de préserver la compétitivité du port, on s'attire immédiatement les foudres de ceux qui défendent l'environnement et la mobilité. «*C'est de la folie!*», fulmine-t-on.
Pourtant, Anvers est le deuxième port d'Europe et réalise d'année en année une augmentation des trafics. Afin de sauvegarder les emplois d'aujourd'hui et de demain dans la zone portuaire, l'UBT plaide sans la moindre ambiguïté pour l'augmentation de la capacité en conteneurs dans le port parce que sinon, ce trafic en pleine expansion sera détourné vers des ports étrangers, Rotterdam ou Hambourg par exemple.
Nous n'avons pas honte de le dire: l'UBT défend ses travailleurs portuaires, car un port qui tourne bien est également dans leur intérêt.

L'UBT défend aussi la durabilité!
Bien entendu, loin de nous de mettre en doute l'utilité et la nécessité d'une politique d'accompagnement forte en matière de mobilité et d'environnement. Mais c'est là que le bât blesse. On affirme bien trop rapidement l'impossibilité de développer un port performant d'une manière durable. L'augmentation de la capacité en conteneurs n'est pas nécessairement contraire au respect de l'environnement, des habitants, des travailleurs,... ni de leur mobilité.
D'ailleurs, ne soyons pas naïfs. L'activité économique dans et autour du port a un impact certain sur l'homme et sur l'environnement. C'est pour cette raison que des mesures d'accompagnement sont une nécessité absolue. Mais il serait tout aussi naïf de montrer du doigt uniquement le transport de marchandises généré par le port. En effet, 70 à 80 % des véhicules à Anvers et dans ses environs sont des voitures particulières!
Mais ce n'est pas une raison pour ne pas miser sur un «*modal shift*» dans le transport de marchandises. Ainsi, un rôle beaucoup plus important devrait être attribué à la navigation intérieure. Et le transport routier devrait innover beaucoup plus et rechercher des solutions durables pour acheminer à destination tous les produits que nous achetons ou livrer à domicile tout ce que nous achetons en ligne.

Politique de mobilité ou plutôt d'immobilité
Si la circulation à Anvers est aujourd'hui à l'arrêt, c'est 'grâce' à la politique de mobilité ou plutôt d'immobilité menée par la ville et par le gouvernement flamand qui n'ont aucune vision sur la manière d'organiser la mobilité dans la ville et ses environs et dans le port.
Ainsi, la navigation intérieure ne pourra jouer un rôle plus important que si le gouvernement flamand, au lieu de faire de belles promesses, investit effectivement dans ce secteur. Cela signifie donc qu'il faut d'urgence s'attaquer aux formations, faciliter l'entrée dans le secteur et surtout simplifier les certificats de compétence du secteur. Aujourd'hui, il faut prouver une expérience de quatre ans de navigation avant de pouvoir participer à l'examen d'obtention du permis de navigation. Il faudra aussi investir dans l'augmentation de la capacité du canal Albert et des écluses ainsi que réserver des places exclusivement aux bateaux de navigation intérieure dans la zone portuaire. Nous avons la ferme conviction que moyennant les bonnes décisions, la réalisation du Saeftinghedok et des trafics supplémentaires générés par celui-ci, pourront être résorbés en grande partie par la navigation intérieure.

A problèmes complexes, réponses nuancées
L'augmentation de la capacité en conteneurs dans le port d'Anvers et le projet du Saeftinghedok sont à juste titre des projets «*complexes*» qui méritent une réponse nuancée, évitant tout simplisme. Comme organisation syndicale, nous ne devons pas oublier de défendre nos membres. S'opposer ou faire obstacle à l'augmentation de la capacité des terminaux à conteneurs dans le port d'Anvers, est tout le contraire. C'est pour cette raison que nous devons trouver des solutions intelligentes pour l'emploi et pour la durabilité.

Frank Moreels
Président de l'UBT

DHL Express refuse de reconnaître le fait syndical en Turquie

En sa qualité de président de l'ETF, la Fédération européenne des travailleurs du transport, Frank Moreels a conduit fin mars une mission en Turquie. Il y a eu des contacts avec les membres turcs de l'ETF, a organisé avec Tümtis, le syndicat turc du transport, une conférence de presse et rendu une visite de solidarité au piquet de grève de DHL Express.

Frank Moreels: «*Les travailleurs de DHL Express, affiliés à Tümtis, sont en grève depuis plus de huit mois parce que leur employeur refuse de reconnaître le fait syndical dans son entreprise, même si toutes les procédures légales pour y arriver ont été suivies correctement. L'objectif de notre visite n'était pas seulement de soutenir et de témoigner notre solidarité avec ces travailleurs, mais aussi et surtout de démontrer à DHL Express que la reconnaissance du fait syndical n'entrave pas le dialogue social mais est au contraire de nature à le favoriser.*»

Mais DHL Express a refusé tout dialogue, non seulement avec Tümtis, mais aussi avec la délégation de l'ETF. L'entreprise se sent sans doute soutenue par la politique antisyndicale très dure du gouvernement Erdogan.
Frank Moreels: «*Alors que la direction de DHL Express était initialement disposée à recevoir la délégation de l'ETF, elle a annulé la réunion en toute dernière minute. Elle a en effet refusé de nous recevoir parce que la députée européenne Kathleen Van Brempt allait participer à l'entretien comme observatrice. Ce qui est tout bonnement inacceptable de la part d'une entreprise qui prétend pratiquer le dialogue social.*»

6 ans de prison ferme...
pour cause d'activités syndicales
La mission de l'ETF avait également l'intention de visiter des syndicalistes enfermés à la prison d'Ankara. Là encore, elle s'est heurtée à un refus brutal, des autorités turques cette fois-ci. De toute évidence, celles-ci ne souhaitaient pas des témoins gênants étrangers. Douze dirigeants de la section d'Ankara de Tümtis ont en effet été condamnés à cause de leurs activités syndicales. Quatre sont toujours en prison, dont le président de la section, Nurettin Kılıçdogan. Il a été condamné à six ans de prison ferme. Le jugement précise qu'il a été condamné «*pour avoir recruté des membres pour son syndicat*» (sic), ce qui est apparemment un crime en Turquie. Frank Moreels: «*Ces militants et dirigeants syndicaux ont été arrêtés et condamnés à plusieurs années de prison ferme parce qu'ils faisaient le travail que font tous les syndicalistes jour après jour partout dans le monde, à savoir discuter avec leurs collègues travailleurs, leur expliquer leurs droits, les encourager à se syndiquer et lutter ensemble pour l'amélioration de leurs conditions de travail.*»

En compagnie des camarades de Tümtis, nous avons organisé une conférence de presse à Ankara pour attirer l'attention sur ces syndicalistes injustement emprisonnés. Frank Moreels: «*Nous sommes d'avis que si la Turquie caresse l'ambition politique et stratégique de devenir membre de l'Union européenne, comme l'a encore confirmé le président Erdogan à l'occasion du sommet de Varna entre l'Union européenne et la Turquie, ce pays devra respecter les obligations imposées par la législation européenne qui garantit notamment le respect des droits syndicaux et du dialogue social.*»

La conférence de presse organisée par Tümtis a bénéficié d'un large intérêt des médias. Eduardo Chagas (Secrétaire général de l'ETF) et Frank Moreels (Président) n'ont laissé planer aucun doute: «Nous n'accepterons jamais la criminalisation de l'action syndicale!»

La députée européenne Kathleen Van Brempt (sp.a) au piquet de grève de DHL Express. Elle a témoigné son soutien et sa solidarité aux militants syndicaux de Tümtis. La direction de DHL Express quant à elle a refusé de la recevoir.

"Une délégation importante de l'UBT a participé à l'action de solidarité avec Bruno Verlaeckt et son collègue, accusés et poursuivis injustement... pour avoir organisé une action syndicale pacifique. Des syndicalistes sont victimes de poursuites judiciaires partout dans le monde pour s'être battus pour leurs collègues travailleurs. L'UBT défend les droits syndicaux, dans notre pays et partout dans le monde!"