

# LE PORT D'ANVERS ET LE VILLAGE FANTÔME

## Containérisation du monde et déplacements de vies

*Andrea Bottalico*

*Traduction de Claire Feasson*

*Article original : « Anversa, il villaggio fantasma e il porto più efficiente del mondo », Napoli Monitor, 13 septembre 2017.*

**Les marchandises s'en viennent, la vie s'en va. À l'extrême nord de la Belgique, sur les rives de l'Escaut, Anvers est aujourd'hui le deuxième port d'Europe, derrière Rotterdam, et la première place boursière mondiale. Comme au Havre en France, la zone portuaire veut s'étendre encore et toujours, et augmenter ainsi le flux de containers arrivés du monde entier. Mais ces monstres-boîtes, qui acheminent nos biens de consommation, mangent peu à peu les gens alentour. Entre les grues du port et une centrale nucléaire, le petit bled de Doel prend des airs de ville fantôme. Malgré une lutte digne et énergique des habitant.es, la population est passée d'un millier dans les années 1990 à une dizaine aujourd'hui.**

C'est un bruit persistant qui court le long du chemin menant au village de Doel. Comme une turbine... En fait, des millions de turbines semblent surgir des profondeurs et vombrir jusqu'à se répandre sur le polder<sup>1</sup>, autour d'un des ports les plus performants d'Europe. Comme le souffle d'une force immuable. La lumière matinale se reflète sur l'asphalte mouillé de l'autoroute : plus qu'un axe routier, c'est un labyrinthe bouchonné les deux tiers du temps, qui transperce l'Escaut d'une rive à l'autre. Si on suit la rive droite, on se retrouve nez à nez avec les parois des containers ; où règne une végétation dense, constellée de cheminées, de pistes cyclables et de poids lourds. Depuis l'axe routier, on ne perçoit même pas la boucle du fleuve, séparée par des espaces morcelés et des zones de stockage. La frontière entre la Belgique et les Pays-Bas coupe les deux rives, et le courant se jette dans la mer, distante de 100 km, le long de la côte nord qui part du Havre et arrive à Hambourg en passant par Anvers et Rotterdam.

Je me trouve dans la région des ports hanséatiques<sup>2</sup>, l'une des plus productives au monde. Les syndicats y sont les mieux organisés, les ouvriers portuaires les plus qualifiés et les entreprises les plus internationalisées. En jetant un œil sur les ports de cette ligne du Nord, il ressort que la majeure partie des terminaux à conteneurs sont gérés par des multinationales qui coopèrent avec les plus grosses compagnies maritimes. En d'autres termes, les clients sont aussi actionnaires, leur compagnie fournit le service et contrôle en même temps la totalité de la chaîne des fournitures globales jusqu'au quartier général. Selon l'Union européenne, cela ne relève pas d'un conflit d'intérêts. Tout ce qui compte, c'est d'obtenir le volume sur lequel se fonde l'industrie globale des conteneurs – on compte en millions d'EVP<sup>3</sup>, « Équivalent Vingt Pieds ». Et d'avoir des ports et terminaux avec l'espace et la capacité suffisantes pour la manutention, ainsi que les infrastructures pouvant garantir un flux sans interruption.

Si l'on ne saisit pas cela, on ne peut pas comprendre les projets mégalomanes qui menacent l'existence de territoires tels que celui de Doel et ses alentours, couvrant la municipalité de Beveren, province flamande qui longe la berge du port d'Anvers.

Des bandes d'oiseaux survolent le village. Seul le bruit des pas sur le pavé trouble le silence sur la berge. La voiture a laissé derrière elle des champs remplis de vaches, mais le vrai chemin qui mène au village est cette autoroute, numérotée selon les différents accès. À proximité du rond-point se trouve un panneau rouge : « *Geen Doel zonder haven* » (Non à Doel sans port). Quelqu'un a ajouté : « + *frituur* » (avec des frites). Le village est à peine plus loin et le fleuve passe devant. Le bruit assourdissant des turbines semble maintenant sous l'eau.

Il reste un bar où les ouvriers de la centrale déjeunent, et plus loin, l'église et le cimetière – à peine en dessous de la surélévation de protection du terminal 1742 Deurganchdok. Le reste est saccagé, malgré un panneau à l'entrée du village rappelant qu'ici vivent encore des gens et que les actes de vandalisme seront poursuivis. On trouve des graffs sur toutes les façades des maisons, à la différence du centre ville d'Anvers épargné par la moindre déclaration d'amour ou de haine sur les murs. Ici et là, une habitation est restée intacte. Si l'on avance dans les ruelles, on peut voir des mères photographier leurs enfants devant les maisonnettes condamnées par des planches de bois clouées, la toiture de briques rouges en train de s'écrouler et les fenêtres cassées. Un couple de vieux promène son chien.

Il y a un petit mémorial pour les marins, des jeux pour enfants et un mini port de plaisance le long du fleuve. La *Margherita* de la MSC<sup>4</sup> avance lentement pendant qu'une péniche navigue en direction du canal. Le tourbillon ne faiblit pas et les oiseaux accompagnent le passage d'un autre navire dont la proue est tournée vers l'embouchure du fleuve. L'un va et l'autre vient, comme un tapis roulant venu de l'Extrême-Orient jusqu'en Europe pour repartir aussitôt.

Au premier plan, on voit un quai, donné en concession à une multinationale de Singapour et une autre de Dubaï. L'ouest du terminal a une capacité d'accueil de plus de sept millions d'EVP. L'est, plus ou moins de deux millions. Au total, plus de neuf millions d'EVP sont charriés par une quarantaine de grues à col d'oie. Dans le coin opposé du terminal, un vieux moulin et, derrière le moulin, les deux tours de refroidissement de la centrale nucléaire. Le village est au milieu d'une zone industrielle grande comme 3 000 terrains de foot. Son effacement de la carte a commencé au milieu des années 1960, et les 1 500 hectares de polder environnants n'y sont pas étrangers.

Quand tout cela a commencé, Daniel n'était pas encore né. Sa famille a déménagé d'Anvers à Doel au printemps 1990, et déjà à l'époque, on entendait parler des projets d'expansion du port. « Ils » disaient que Doel et toute la zone disparaîtrait. Puis « ils » changèrent d'avis. À ce moment-là, quelques habitants sont partis, les incidents se succédant à la centrale nucléaire. « Ils » disaient qu'un village entre une centrale et un

terminal de containers ne pouvait pas durer. Mais, au même moment « ils » voulaient construire un nouveau dock. « Ils » le répétaient : Doel devait disparaître de la carte, cela ne faisait aucun doute. Si bien qu'un beau jour, un habitant a décidé de monter un comité d'action juridique contre « eux », appelé Doel 2020. C'était en 1998.

## « Eux », qui ?

« *Eux* », c'est le gouvernement flamand et la commission portuaire, raconte Daniel, qui ont autorité sur la construction des infrastructures publiques du port. Ils ont déboursé des millions d'euros pour des projets qui ont échoué. Ils sont devenus les ennemis des habitants – « *eux* » et les autorités portuaires d'Anvers, qui ont toujours eu une grande influence sur le gouvernement flamand. Et derrière « *eux* », se tiennent les opérateurs des terminaux comme ceux de Singapour et de Dubaï. Et encore derrière ceux-là, les compagnies maritimes comme la MSC. »

Le contentieux légal initié par Doel 2020 souligne que le projet de construction du terminal de Deurganchdok s'applique à une zone protégée par des obligations environnementales, mais la réalisation des travaux fut rendue possible par un décret spécial du gouvernement local. Néanmoins, les habitants ont gagné et ont obtenu un accord. Doel pouvait rester malgré Deurganchdok, et le gouvernement se devait d'assurer la pérennité des habitations. En même temps, les autorités locales ont poursuivi la mise en œuvre de leurs plans d'expropriation en exerçant des pressions sur les habitants pour les inciter à partir et en accentuant les divisions internes. 95 % des propriétaires ont vendu leurs maisons entre 2000 et 2003. Mais certains voulaient encore rester, comme la famille de Daniel, qui a décidé de ne pas vendre par principe, parce que ce n'est pas juste de partir comme ça, et que Doel doit rester là où il est.

Aujourd'hui, onze propriétaires ont gardé leurs maisons. La majorité ont vendu et sont partis, vidant le village peu à peu.

Ignorant le jugement rendu, le gouvernement local refusait de rendre le village habitable et laissait les édifices se détériorer. Puis, entre 2004 et 2006, les occupations ont commencé. Par vagues. D'abord les marginaux, puis les collectifs d'artistes qui ont commencé à remplir les murs de fresques murales, des œuvres d'art pour se protéger de la démolition. Ensuite, des gens sur liste d'attente des habitats à loyer modéré. Arrivèrent aussi ceux qui avaient entendu parler de maisons à moitié abandonnées, avec eau et électricité gratuites. En réponse, la municipalité est intervenue pour évacuer squatteurs et locataires. Les habitants de Doel se sont opposés à l'évacuation des occupants et à la démolition du village, déclaré habitable selon la loi. L'autorité portuaire d'Anvers commença alors à détruire les maisons dont elle était propriétaire, alimentant les tensions. Aux alentours, les gens étaient expropriés deux fois : pour la réalisation d'une aire na-

turelle en compensation du terminal Deurganchdok, et pour la construction de ce même terminal.

Les bandes d'oiseaux sont mieux traitées que les civils par le gouvernement local, raconte Daniel. Un jour, lui et des amis étaient encerclés par la police, assis sur les toits des maisons pour empêcher leur démolition. Quand les officiers se sont approchés et ont vu des nids d'hirondelles sur les toits, ils ont fait marche arrière.

Vers la fin des années 1990, un millier de personnes vivaient à Doel. En 2009, ils n'étaient plus qu'une trentaine. Et quand les autorités ont laissé les maisons vides se détériorer, les actes de vandalisme ont commencé. La rumeur a fait de Doel un village fantôme : *« Au début, nous avons tenté de nous défendre nous-mêmes. On faisait des rondes de nuit, on appelait la police, mais c'était frustrant : la municipalité s'en fichait, des gens venaient voler des fils de cuivre, des matériaux de construction, faisaient des feux et cassaient des fenêtres. On faisait des gardes, on fermait l'entrée du village les week-ends et la nuit, on laissait en dehors les gens qui n'étaient pas du village. On avait gagné le procès, mais à la fin, Doel est devenu ce qu'ils voulaient que ça devienne. Ils ont laissé les gens venir détruire, parce que le propriétaire des maisons était le port, et que le port ayant besoin de s'étendre, la dévastation du village légitimait la démolition. C'est de cette manière-là qu'ils se sont débarrassés de nous et du village. »*

Daniel raconte qu'en 2015 le gouvernement flamand a sorti de son chapeau le projet de Saeftingdok, un terminal prévu là où gît Doel. L'emplacement du village sert maintenant à désaturer le terminal de Deurganchdok, et avec celui de Saeftingdok, on passera de neuf à trente millions d'EVP : chaque seconde, un container quitte le port, jour et nuit. Quant à la centrale nucléaire de Doel, ils auraient dû éteindre les réacteurs, mais la date est sans cesse repoussée.

Après des années de pressions, d'expropriations, de démolitions et de batailles juridiques, et malgré leur tentative de faire survivre le village, les habitants de Doel ont dû se résoudre à vendre leurs maisons. Je me suis promené là où c'est encore permis, le long de la digue jusqu'à la crête, avec ses grillages et panneaux qui ordonnent de ne pas franchir le périmètre. Devant les barrières, je regarde une grue qui charge et décharge des porte-containers, lourds de bruits sourds espacés par des sirènes. L'eau du fleuve s'abat encore plus fort sur la rive à cause des remous provoqués par les cargos en transit. À présent, le croisement des oiseaux et le tourbillon constant ne font plus qu'un avec le cycle sonore du chargement/déchargement. Le chœur des sirènes des transporteurs s'agitent autour des containers empilés qu'ils prennent, montent, déplacent, bougent. Du navire au bord du quai. Du bord des docks au terminal conteneur. Du terminal à la longue file de semi-remorques devant la porte d'accès. Puis encore plus loin, dans l'arrière pays, d'où proviennent les marchandises et vers où elles s'en vont.

### Pour aller plus loin :

Une vidéo sous-titrée en anglais du [collectif Doel2020](#), [ici](#).

[L'impact des méga-navires](#), graphiques réalisés par Agnès Stienne, Philippe Rekacewicz et Philippe Rivière, Vision Car-to.

[Chroniques portuaires](#), Julia Zortea et *Article 11*.

De belles photos des fresques murales de [« Doel, le village fantôme devenu citadelle du street art »](#), *Nouvel Obs*.

## NOTES

1. Polder : étendue artificielle de terre gagnée sur l'eau, dont le niveau est bien souvent inférieur à celui de la mer.

2. Hanse : association des villes marchandes de l'Europe du Nord et de la mer Baltique.

3. EVP : unité de mesure approximative qui regroupe à la fois les conteneurs de 20 pieds et de 40 pieds. En anglais, *Twenty foot Equivalent Unit*.

4. Leader mondial de transport par containers.