

ALSACIENS D'EUROPE

Un port d'attache en Flandre

Spécialiste du transport maritime, Dominique Mathern a jeté l'ancre, voilà 21 ans, au port d'Anvers. Néerlandophone, ce natif d'Alsace du nord se sent comme un poisson dans l'eau en terre flamingante.

Il faut l'entendre parler *ro-ro* (roulier), *shortsea* et *hinterland* pour comprendre que le port d'Anvers est son univers. « C'est le deuxième port d'Europe, avec presque 12 millions de conteneurs qui y transitent chaque année : produits chimiques, voitures, engrais, chaussures asiatiques, café, cacao... Le cargo battant pavillon libérien, à bas, est rempli de bananes brésiliennes pour le marché allemand, sourit-il, en passant entre les conteneurs empilés comme des Lego®. Peu d'Anversois connaissent leur port. Ils ont peur de s'y perdre. Il occupe 120 km², plus que la superficie de Paris ! »

Un lien historique avec la France

Dominique Mathern a débarqué sur les rives de l'Escaut en 1998, pour rejoindre une filiale du transporteur Heppner, son premier employeur strasbourgeois. « Je m'occupais des relations internationales au service maritime. Comme je suis dialectophone, je parle aussi allemand et anglais. » Aujourd'hui, il faut y

Une série réalisée en partenariat avec l'Union internationale des Alsaciens.

ajouter le flamand, la langue du port, mais aussi celle qu'il parle à la maison avec sa femme - flamande et francophone à l'origine - et ses deux filles. « À Anvers, une partie de la bourgeoisie parle le français », note l'Alsacien.

« Qui sait où les Chinois seront demain ? »

Depuis un an, le bientôt quinquagénaire est le représentant du port d'Anvers dans l'Hexagone. Il estime ses déplacements entre les deux pays à près de 50 000 km. Dominique est « notre visage en France », appuie Wim Dillen, responsable du développement international à la maison portuaire. Et de rappeler « un lien historique » entre les deux pays : « Bonaparte a creusé le premier bassin ici en 1803, encore appelé Bonapartedok ».

L'empereur avait flairé la position stratégique de cette ville sur l'Escaut, pourtant situé à 80 km de la mer, pour damer le pion au commerce anglais. Bien sûr, le flamand de Dominique Mathern a été un atout, reconnaît Wim Dillen, « mais même s'il ne le parlait pas, je l'aurais choisi. Il a une vraie passion pour l'industrie maritime ». Et il en faut pour relever



Dominique Mathern devant le port d'Anvers, pour lequel il travaille depuis 21 ans.

Photo DNA/Catherine Piettre

les défis d'Anvers, qui est toujours dominé par son puissant voisin : Rotterdam. Lié à l'Amérique, à la Grande-Bretagne (lire l'encadré sur le Brexit) et à l'Afrique par mer, à l'arrière-pays européen par barges, par rail et par route, le port d'Anvers l'est aussi désormais à la Chine. Le train le relie, depuis un an, au port de Tangshan, via

le Kazakhstan, la Russie, la Biélorussie, la Pologne et l'Allemagne. La Chine représente également une menace, selon Dominique Mathern : « Depuis qu'elle a racheté le Pirée à Athènes, le trafic y explose. Qui sait où les Chinois seront demain ? »

L'Alsacien ne s'est jamais senti lésé à Anvers, vitrine des Fla-

mingants (lire ci-dessous), où les Wallons en sont réduits à parler anglais pour se faire comprendre.

Les piques récurrentes sur les francophones ? « Ce sont des discours de politiciens. Entre travailleurs, il n'y a pas de problèmes. Mais on doit se battre pour faire traduire certains documents en français... »



« On doit se battre pour faire traduire certains documents en français »

Un seul regret : « Je pensais trouver du poisson à Anvers. Mais, non. Il n'y a pas de pêcheurs sur l'Escaut ! » Qu'importe, ce gourmet s'est rabattu sur la chocolaterie. « J'ai pris des cours et je vais installer mon propre laboratoire chez moi ! » La clientèle est toute trouvée : « J'ai mon réseau. Il y a 900 entreprises au port d'Anvers... »

Un reportage de Catherine PIETTRE

PLUS WEB Retrouvez la version grand format de ce reportage sur notre site, www.lalsace.fr.

LIRE Ce vendredi, le dernier volet de notre série, consacré à la Grèce.

Le Brexit, « une opportunité » ?

Le 23 juin 2016, les Britanniques votaient pour la sortie de leur pays de l'Union européenne. Deux semaines plus tard, les autorités portuaires d'Anvers créaient une « task force » dédiée. En septembre 2018, elles ont également nommé un « Monsieur Brexit », le Britannique Justin Atkin. « Nous avons très vite réalisé que le Brexit aurait un impact énorme sur nous, témoigne Wim Dillen, responsable des relations internationales du port. L'an dernier, les échanges avec le Royaume-Uni ont représenté 17 millions de tonnes. C'est notre deuxième partenaire commercial, après les États-Unis (27 millions), devant la Russie. »

« Nous avons des solutions à offrir aux Anglais »

Produits chimiques, pièces détachées automobiles, produits laitiers et... whisky : pour l'économie britannique, le port d'Anvers est une énorme porte vers l'Europe. « Les deux tiers des biens britanniques passant chez nous sont destinés à l'importation sur le continent », affirme Wim Dillen. En prévision de tous les scénarios possibles - Brexit dur, voire « no-deal » -, les entreprises du Royaume-Uni ont commencé à entreposer d'importants stocks. « Mais leurs capacités sont limitées : leurs ports sont surtout des ports de passage. »

D'où le choix fréquent d'Anvers, où le gouvernement flamand vient d'approuver la construction d'un nouveau ter-

minal, qui porterait la capacité du port à 22 millions de conteneurs en 2025. Principale denrée concernée : les liquides issus du raffinage pétrolier, gardés dans les gigantesques cuves du port.

Le Brexit pourrait même devenir une « opportunité » pour Anvers, selon Wim Dillen. « Contrairement à ce qui se passe dans les ports à ferreries, où les marchandises arrivent par camions et où chaque chauffeur est contrôlé, les conteneurs ne sont pas accompagnés. À Calais, à Zeebrugge, Douvres ou Rotterdam, le contrôle douanier des cargaisons et des personnes risque de provoquer de vraies congestions. Le client va attendre sa marchandise pendant des jours ! Dans notre port à conteneurs, le trafic sera plus fluide. »

Wim Dillen anticipe même une « bascule » du mode de transport, des ferreries aux conteneurs. « De ce point de vue, nous avons des solutions à offrir aux Anglais. »

Le Brexit ne le réjouit pas pour autant. « Si les Anglais disaient demain que ce n'est qu'une blague, je serais l'homme le plus heureux du monde. » Beaucoup d'inconnues demeurent : « Que se passera-t-il quand le programme REACH (NDLR : qui régleme les produits chimiques de l'UE) évoluera sans les Britanniques ? Et comment fera-t-on pour les animaux vivants coincés dans les ports, s'ils ne sont plus soumis aux normes alimentaires européennes ? Après le Brexit, un mouton anglais sera traité comme un mouton néo-zélandais. »

La tentation du « Flexit »

Dimanche, les Belges voteront pour élire leurs députés européens, mais aussi leurs représentants fédéraux et aux trois parlements régionaux. En Flandre, les nationalistes espèrent la fin de la Belgique.

La bascule s'opère déjà dans le train entre Bruxelles et Anvers. Bruxelles Midi ? Brussel Zuid. La gare principale d'Anvers ? Antwerpen-Centraal. Et attention à la prononciation, si vous ne voulez pas vous perdre dans les brumes du plat pays.

« Nous avons trois langues officielles en Belgique, mais nous ne sommes pas un pays trilingue », rétorque l'échevène d'Anvers, Annick de Ridder, première adjointe du bourgmestre Bart de Wever (NVA), à ceux qui s'étonnent de l'absence de traduction des panneaux flamands dans une ville internationale. « En Flandre, la langue officielle est le néerlandais, nous l'utilisons donc dans tous les documents officiels. »

« Une mini-Europe »

Les nationalistes de la Nouvelle alliance flamande (NVA) ont le vent en poupe en Flandre. Le parti siège dans l'Alliance des conservateurs et réformistes au Parlement européen. « Mais comme il est talonné par l'extrême droite du Vlaams Belang, il se radicalise. Envers les francophones, mais aussi sur la question migratoire », analyse un haut fonctionnaire wallon, qui préfère rester anonyme.

À la veille des triples élections belges de ce dimanche, la NVA prône le confédéralisme. « Mais l'article n°1 du parti prône la séparation de la Wallonie et de la Flandre, rappelle la députée socialiste



Le « Pagodepoort », porte chinoise traditionnelle, à l'entrée du quartier cosmopolite « 2060 », à Anvers. Photo DNA/Catherine Piettre

flamande Yasmine Kherbache, également conseillère municipale à Anvers. Le confédéralisme, pour moi, ne peut être qu'une étape transitoire, avant ce que j'appelle le Flexit, l'indépendance de la Flandre. Cela risque d'engendrer un système politique instable. Le confédéralisme, c'est un peu comme le baume du Tigre : un médicament censé tout résoudre, mais dont on ne connaît pas le contenu. Avec ce mouvement eurosceptique et identitaire, la Belgique est une mini-Europe. »

« La Belgique s'évapore »

La NVA doit son succès à son président, Bart de Wever, le médiatique bourgmestre d'Anvers. « Un très bon tri-bun, un génie, un stratège. Il

est devenu la pierre angulaire de la politique belge », assure l'anonyme haut fonctionnaire.

« Sous le premier gouvernement de coalition de Charles Michel (2014-2018), il a donné le sentiment qu'il était le vrai chef du gouvernement, faisant apparaître Charles Michel comme un Premier ministre de pacotille », ajoute-t-il. Gouvernement que la NVA a quitté avec fracas fin 2018, lors de la signature du traité de Marrakech sur la gestion des flux migratoires.

Bart de Wever, qui aspire au poste de ministre-président de la Flandre, ne croit pas à la Belgique et ne s'en cache pas. Dans son dernier livre *Over Identiteit* (Sur l'identité), il affirme que : « La Belgique s'évapore. Il n'en reste que quelques symboles, comme le chocolat et les Diables rouges

(NDLR : l'équipe nationale de football) ». Dans sa ville, sans être ouvertement islamophobe, Bart de Wever cultive un langage ambigu, comparant des immigrés asiatiques modèles à une communauté marocaine travaillée par le salafisme. Des mots durs, qui n'empêchent pas un exode progressif des diamantaires juifs hassidiques, vers New York ou Israël. « La peur de l'extrême droite et de l'islamisme joue un rôle », reconnaît Yasmine Kherbache.

La mairie en lutte contre le trafic de drogue

Bart de Wever joue aussi la carte sécuritaire, multipliant les opérations médiatiques contre le trafic de drogue, véritable plaie du port d'Anvers, avec son nouveau programme « Stroomplan ». « Notre ville est beaucoup plus en sécurité qu'il y a six ans », assure son bras droit, Annick de Ridder. La perle de l'Escaut est pourtant connue pour ses violences sporadiques : jets de grenades, tirs d'armes à feu et voitures brûlées.

« Il a nettoyé les rues des petits dealers, mais sa guerre antidrogue est inefficace, assure Yasmine Kherbache. Le trafic s'est multiplié. Seulement 2 % des conteneurs du port sont contrôlés, alors que c'est la plus grande porte du continent vers l'Amérique du Sud et l'Asie. À Anvers, on trouve des résidus de cocaïne dans l'eau des égouts ! »