

UBOT 100 FGTB
En route et solidaires

Voilà le combat pour nos droits que nous menons avec l'Union Belge des Ouvriers du Transport depuis sa fondation en 1913. Dans ce petit ouvrage, nous avons rassemblé quelques-uns des combats les plus mémorables livrés au cours de notre siècle d'existence. Pour ne pas oublier d'où nous venons, où nous sommes aujourd'hui et où nous voulons aller demain. Alors, n'oublions jamais ces paroles de notre ancien président Louis Major, fils de pêcheur ostendais : « Rien n'est plus fort qu'un homme qui a raison ».

POUR EN SAVOIR D'AVANTAGE

ODIS, la banque de données en ligne flamande spécialisée dans l'histoire de Belgique, reprend plus de cinq cents articles sur l'histoire de l'Union Belge des Ouvriers du Transport. Cette adresse internet – <http://btb.amsab.be> – vous permet d'accéder directement à l'article principal consacré à l'UBOT. En cliquant sur divers hyperliens, vous trouverez les précurseurs, les organisations faïtières, les sections, les publications, les membres des bureaux et les activités de l'organisation. Nous vous en souhaitons bonne lecture.

Rédaction : Donald Weber (remerciements à Luc Peiren, Michel Vermote, Rik De Coninck)

Traduction : Willy De Graeve, Johan Pielael

Rédaction finale : Bruno Bernaerts

Iconographie : Rita Calcoen, Geert Bonne

Mise en page : Patricia Rau

Traitement digitale des images : Geert Bonne

Photos drapeaux : Lieve Cosyns

Coordination : Paule Verbruggen

Commission d'experts : Ivan Victor, Marc Loridan, Frank Moreels, Rita Renders, Dirk Luyten, Luc Peiren, Geert Van Goethem, Paule Verbruggen, Donald Weber

Impression : NewGoff, Kaleweg 5, 9030 Mariakerke

Cette brochure a été réalisée par Amsab-Institut d'Histoire Sociale, à la demande de l'Union belge des Ouvriers du Transport (UBOT)

ISBN : 978 90 771 2240 2 - D/4028/2013/3

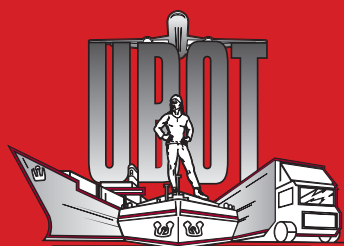
© 2013, Amsab-IHS/UBOT

Cover : Dessin Yanne Devos

Intérieur de la couverture : Détail d'un drapeau de la section ostendaise du l'Union des ouvriers du transport. (UBOT, Anvers)

UBOT 100

Dix moments clés de l'histoire de l'Union Belge des Ouvriers du Transport




Amsab-IHS
Institut d'Histoire Sociale

UBOT 100

**Dix moments clés de l'histoire de
l'Union Belge des Ouvriers du Transport**

Préambule

« Exprimé en termes de durée de transport et de facilité de communication », a dit un jour un lauréat du prix Nobel, « le globe terrestre est devenu moins vaste qu'un petit pays européen il y a un siècle ». Et d'ajouter : « Lorsque la révolution industrielle du 19^e siècle a apporté la prospérité à notre société, grâce au labeur des travailleurs, ceux-ci n'ont arraché leur part qu'à l'issue d'innombrables grèves et de révoltes ».

Les ouvriers du transport sont des travailleurs qui ont la fierté chevillée au corps : marins, bateliers, dockers, routiers, logisticiens ou déménageurs, nous sommes fiers de notre ouvrage et aucun de nous ne se plairait en usine. C'est nous qui faisons tourner le monde, qui permettons aux usines de produire, qui assurons l'approvisionnement des magasins. Si nous arrêtons le travail sur le port, tout le pays sera à l'arrêt. Mais nous sommes aussi vulnérables : notre travail est irrégulier – et donc aussi nos revenus – et il est lourd et dangereux. Cet état de fait explique les luttes de nos prédécesseurs qui se sont battus pour une meilleure protection sociale, pour la pérennité de leur emploi, pour la sécurité au travail et pour l'obtention d'un statut spécifique. Aujourd'hui, nous continuons ce combat, contre les grandes entreprises qui ne poursuivent qu'un seul but, générer du profit, et qui considèrent les membres de leur personnel comme des objets ; contre une Europe à nos yeux beaucoup trop libérale ; contre les gouvernements conservateurs et les partis extrémistes, et parfois aussi contre nous-mêmes lorsque nous sommes trop nonchalants ou, à l'inverse, trop précipités. Voilà le combat pour nos droits que nous menons avec l'Union Belge des Ouvriers



du Transport depuis sa fondation en 1913. Dans ce petit ouvrage, nous avons rassemblé quelques-uns des combats les plus mémorables livrés au cours de notre siècle d'existence. Pour ne pas oublier d'où nous venons, où nous sommes aujourd'hui et où nous voulons aller demain. Alors, n'oublions jamais ces paroles de notre ancien président Louis Major, fils de pêcheur ostendais : « Rien n'est plus fort qu'une personne qui a raison ». Bonne lecture, camarade !

Anvers, septembre 2013

Ivan Victor
Président de l'UBOT

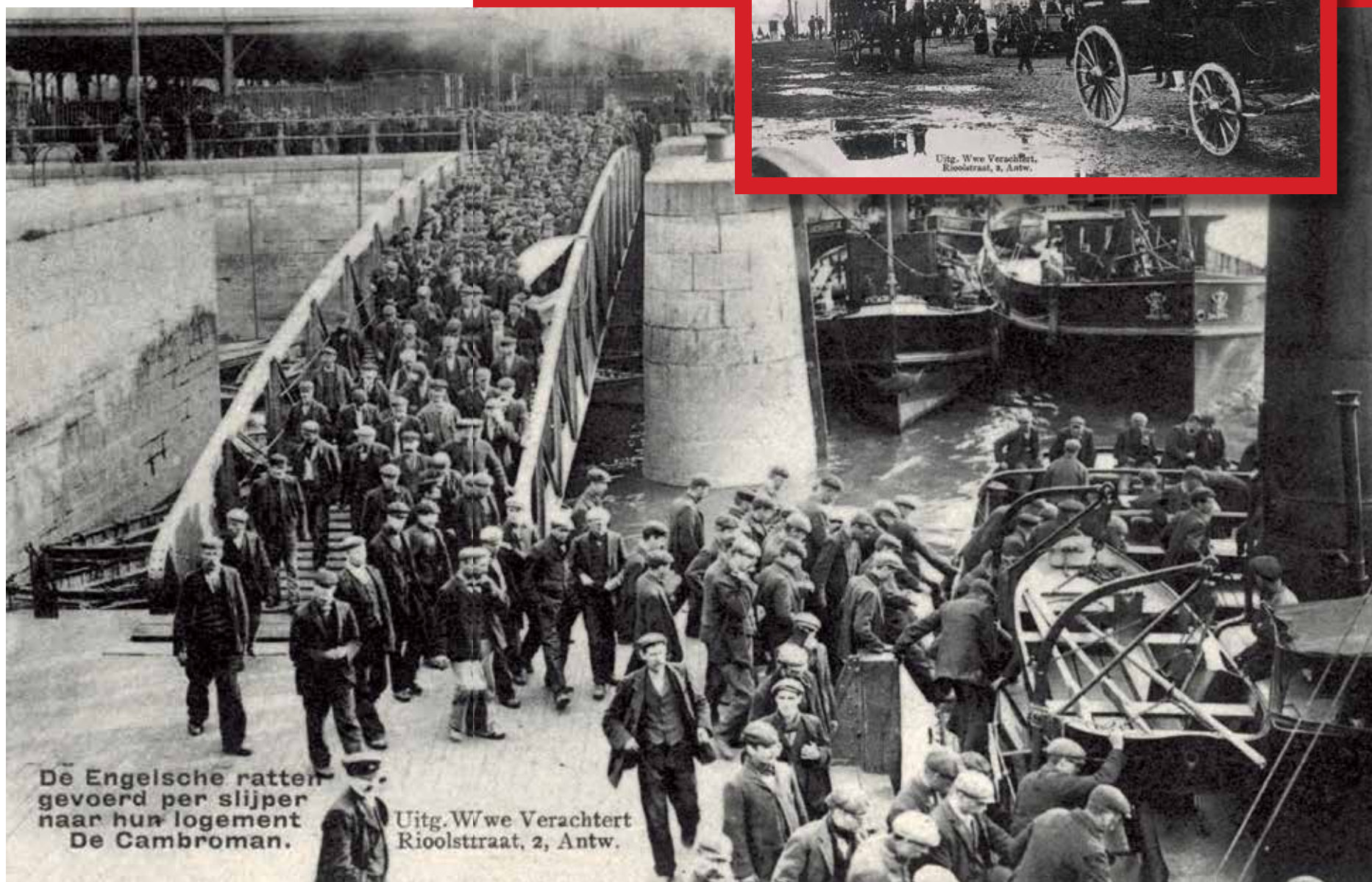
1907

Lock-out dans le port d'Anvers

Arthur Wieme est un homme satisfait. Nous sommes au mois de juin 1907 et son syndicat des dockers *Willen is Kunnen* (« Vouloir c'est pouvoir ») se prépare à sa première grande confrontation avec les patrons du port. Qui aurait pu l'imaginer trois ans plus tôt, lorsque Wieme, qui tient un café près des docks à Anvers, décide de se lancer en essayant une fois encore de fonder un syndicat socialiste des dockers. « Une fois encore », car le nombre de tentatives – avortées – de créer un syndicat au cours des vingt années précédentes, ne peut plus se compter sur les doigts d'une main. La réunion constitutive est convoquée dans un modeste troquet sur les docks d'Anvers, mais suffisamment grand pour accueillir les dix dockers intéressés. Après quelques discours enflammés, sept ouvriers en tout et pour tout s'inscrivent au nouveau syndicat. Sept sur... vingt mille dockers ! C'est mieux que rien, mais enfin...

La situation devient réellement problématique lorsque, six mois plus tard, le syndicat ne compte toujours que sept membres. Arthur Wieme s'adresse à Jan Bartels du syndicat du secteur diamantaire à Anvers, déjà bien établi. Bartels lui conseille de rester neutre, de ne pas faire trop d'idéologie, de s'occuper avant tout des besoins immédiats et quotidiens des dockers. Aussitôt dit, aussitôt fait. Bartels prend lui-même les rênes en tant que président et le syndicat voit augmenter ses effectifs pour atteindre quelques centaines de dockers. Mais ensuite, les effectifs continuent à stagner pendant deux ans. En 1906, le Parti Ouvrier Belge (POB) lance une campagne pour relancer son aile syndicale.

« Jaunes » anglais dans le port d'Anvers pendant la grève de 1907.
(Amsab-IHS, Gand)



Wieme décide de prendre le train en marche, sous l'impulsion notamment de Jan Chapelle, un personnage haut en couleur du mouvement socialiste anversois. Le président Bartels n'est évidemment pas d'accord mais, en décembre 1906, il est mis en minorité à l'issue d'une réunion houleuse et remplacé par Chapelle. L'adhésion au POB va marquer l'envolée du syndicat *Willen is Kunnen* dont les effectifs dépassent les 4.000 membres quelques mois plus tard. Chapelle fourbit ses armes, il est prêt à croiser le fer.

Les enjeux sont d'importance parmi les dockers anversois. Il est malaisé d'imaginer aujourd'hui les abominables conditions de travail dans les ports il y a plus d'un siècle. Le docker est embauché selon un système de contrat à la journée. Les ouvriers se réunissent dans les bistrot des contremaîtres, au *Luien Hoek* – en face de l'actuel MAS –, ou devant les entrepôts des « nations », les sociétés d'entreposage. Les abus sont fréquents : les contremaîtres se font payer pour les embauches ou n'engagent que les clients les plus réguliers de leurs bistrot. C'est une vie dure et brutale : les embauches sont arbitraires, les dockers qui courent le plus vite ou jouent des poings pour être aux premiers rangs, sont embauchés. Les dockers forment un contingent fluctuant d'ouvriers le plus souvent non qualifiés, auxquels viennent s'ajouter des demandeurs d'emploi des communes avoisinantes venus en train ou en tram pour se présenter au local d'embauche. Conséquence inéluctable : une concurrence extrême entre les ouvriers et donc des salaires scandaleusement bas.

Début juin 1907, le syndicat *Willen is Kunnen* engage le combat. Jan Chapelle, qui n'est pas le premier venu, s'y prend par la ruse. C'est la seule possibilité avec ses 4.000 membres, soit moins d'un quart de l'ensemble des travailleurs portuaires. Il organise dans un premier temps un simulacre d'enquête sur les revendications salariales – évidemment approuvées par les ouvriers concernés – qui sème les germes de la révolte dans leurs esprits. Ensuite, Chapelle prend la décision stratégique de ne pas lancer de grève générale, mais de faire grève par catégorie professionnelle, à commencer par les déchargeurs de grain, de sorte que les ouvriers qui ne sont pas en grève puissent soutenir leurs collègues grévistes en payant une cotisation. En même temps, cette tactique permet de mettre en permanence à l'épreuve la solidarité entre les patrons car chaque fois, seuls quelques-uns de leurs ouvriers se mettent simultanément en grève.

Le dimanche 16 juin 1907, les dockers descendent dans la rue et les deux mille déchargeurs de grain se lancent dans la bataille. Ils décident de se croiser les bras. Au bout de quelques jours, le blé commence à se gâcher dans les cales des navires. Sous la pression du secteur des cafés et des restaurants anversois notamment, quelques patrons cèdent aux revendications des ouvriers en payant les tarifs réclamés. Les dockers socialistes ont gagné une première bataille ! Conforté par la réussite de la grève des déchargeurs de grain, Chapelle lance une deuxième revendication portant sur la question des équipes complètes. En effet, les compagnies d'arrimage se font souvent payer pour des équipes complètes alors que le travail est effectué par des équipes incomplètes – il manque deux, trois, voire quatre arrimeurs –, mais elles gardent bien entendu l'argent des dockers manquants.

Mais cette fois, les patrons roulent des mécaniques. La Fédération Maritime décide de recourir en masse à des briseurs de grève. Le *Cambroman* achemine des centaines de « jaunes » anglais vers le port d'Anvers, malgré le départ pour Londres de Chapelle

et de Schonkeren du Syndicat anversois des marins afin de dissuader les ouvriers de se faire embaucher. La situation est de plus en plus tendue. Le 8 août, le bourgmestre d'Anvers convoque une réunion de conciliation. Après plusieurs tentatives, le syndicat *Willen is Kunnen* marque son accord sur un compromis, mais à condition que les jaunes quittent la Métropole. Entre-temps, les briseurs de grève anglais sont désormais 2.800, travaillant sur 199 navires. Les patrons proclament alors le lock-out général en laissant le choix : renoncer sans conditions à toutes les revendications ou ne plus avoir de boulot sur les docks... La grève se poursuit et prend une tournure agressive et violente : les camions de déménagement qui transportent les jaunes anglais vers le *Cambroman* sont inlassablement attaqués et caillassés, la police ouvre le feu, des chargements de bois sont incendiés, des manifestations parcourent sans cesse les rues d'Anvers. Sans aucun résultat, malgré l'important soutien financier sollicité par le mouvement socialiste à travers tout le pays – les dockers de Gand iront jusqu'à envoyer un cochon aux grévistes anversois. Après une grève de huit longues semaines, le syndicat *Willen is Kunnen* est contraint de mettre un terme à l'action. Les caisses sont vides, et les patrons continuent à payer les salaires des jaunes, pourtant plus élevés. Après une nouvelle proposition de conciliation du bourgmestre, *Willen is Kunnen* convoque ses membres et leur demande, la mort dans l'âme, d'arrêter le combat et de reprendre le travail. Le 14 octobre 1907, une commission des réformes – une proposition du bourgmestre – entame ses travaux et, dans les mois qui suivent, elle décide d'octroyer quelques modestes avantages aux dockers. Mais il est clair que la bataille est perdue. Pourtant, tout bien considéré, la lutte de 1907 va marquer un tournant. Le patronat s'est montré intransigeant sur toute la ligne : il ne voulait pas seulement briser la grève, il visait en réalité le syndicat *Willen is Kunnen*. Comme en 1899, lorsqu'il était parvenu à faire taire le *Kruiskensbond* (« Syndicat des petites croix »), le premier syndicat socialiste des dockers, qui tient son nom de l'habitude de ses membres de porter une croix en métal à la boutonnière. Cette fois-là aussi le patronat avait proclamé un lock-out et embauché des briseurs de grève anglais. C'était l'engagement pris par la Fédération Maritime anversoise envers ses actionnaires anglais et allemands : le patronat se refusait à accepter la présence de syndicats dans les ports européens. Le recours pendant des semaines à des jaunes, pour la plupart incompétents, lui a coûté les yeux de la tête, mais la fin justifie les moyens : il faut à tout prix casser les syndicats. Pourtant, l'impensable se produit : *Willen is Kunnen* parvient à surmonter la défaite. Le syndicat soigne ses plaies, bien sûr, il perd des membres, mais Wieme et Chapelle – avec le soutien d'un mouvement socialiste entre-temps très bien organisé – prennent les commandes, organisent un système de perception des cotisations, fusionnent les sections trop modestes et assurent la survie du syndicat. Pour la première fois en vingt ans, un syndicat socialiste des dockers a survécu à une grève. Dorénavant, le patronat du port d'Anvers devra compter avec un adversaire tenace et combatif.

1913

La fondation de la Centrale

Dans le port d'Anvers, on peut distinguer grosso modo deux catégories d'ouvriers : ceux qui travaillent à bord des navires (matelots, officiers, machinistes, chauffeurs, etc.) et ceux qui travaillent dans le port pour charger et décharger les navires. Avant la Première Guerre mondiale, les dockers sont les plus nombreux, même s'il est difficile d'évaluer leur nombre exact. Ils sont probablement entre 12 et 15.000. À Anvers, ils sont représentés par une série de syndicats politisés. Le syndicat socialiste *Willen is Kunnen* (« Vouloir c'est pouvoir »), dirigé par Jan Chapelle, est de loin le plus important. Les dockers sont par tradition rattachés à un port déterminé et un syndicat des dockers assez puissant existe aussi à Gand, ainsi que quelques noyaux plus modestes à Ostende et à Nieuport.

Les marins sont moins rattachés à un lieu déterminé, ils ont davantage un statut national voire international. De nombreux navires battant pavillon belge ont des équipages d'origine étrangère et inversement, de nombreux marins belges servent sur des navires appartenant à des armateurs étrangers. Il est dès lors difficile d'évaluer leur nombre, des estimations prudentes avancent le chiffre de quelque cinq mille marins travaillant dans la marine marchande belge en 1910. Les organiser tient de la gageure car ils passent l'essentiel de leur temps en mer et sont difficilement joignables – la radio à bord des navires n'a été rendue obligatoire qu'après la Première Guerre mondiale. Pourtant, les socialistes ont réussi à créer en 1907 un Syndicat belge des Marins plus ou moins durable, dirigé par Christ. Mahlman, des syndicats anversois. Le siège principal du syndicat est situé dans le port d'Anvers, mais des noyaux plus petits existent aussi dans les ports de Gand et d'Ostende, même si les marins y sont très proches des syndicats des dockers.

En 1910, de nombreuses catégories d'ouvriers, qui feront plus tard partie de l'UBOT, ne sont pas encore organisées, du moins dans le cadre d'organisations durables. Ce n'est qu'après la Première Guerre mondiale que des syndicats plus stables verront le jour parmi les marins pêcheurs, les bateliers, mais aussi les officiers de la marine marchande. D'importants efforts sont également consentis pour organiser les conducteurs, aussi appelés les « ouvriers du transport par terre ». Il s'agit d'un groupe très hétérogène qui comprend tout aussi bien les charretiers qui transportent les matières premières et diverses marchandises pour le compte des grandes entreprises industrielles, que des ouvriers brasseurs qui approvisionnent les cafés en tonneaux de bière, des voituriers qui attendent les voyageurs devant les gares et même – en cette période de timide motorisation – les chauffeurs mécaniciens qui, dans leur

Avant la fondation de l'UBOT nationale en 1913, des sections de transport locales existaient déjà. Drapeau pour le dixième anniversaire de l'Union des ouvriers du transport ostendais. (UBOT, Anvers)





Drapeau des Ouvriers du transport anversois.
(UBOT, Anvers)

Drapeau de l'Union Belge des Ouvriers du Transport.
(UBOT, Anvers)

costume tout pimpant, conduisent les lourdes automobiles de leur maître. Le personnel des tramways, les wattmen et les contrôleurs sont en principe également considérés comme des ouvriers du transport par terre. Le nombre d'ouvriers exerçant ces différents métiers est impossible à évaluer.

En de multiples endroits à travers le pays, des tentatives sont lancées pour organiser les conducteurs. En 1911, des noyaux existent dans la quasi-totalité des villes industrielles et notamment à Bruxelles, Liège, Seraing, La Louvière, Gand et Anvers. Mais leur existence même étant précaire, les conducteurs prennent l'initiative de se regrouper au sein d'une organisation syndicale nationale. Fin 1911, ils fondent l'Union Centrale des Ouvriers du Transport par Terre qui déclare coaliser mille membres. Toujours en 1911, Christ. Mahlman réalise l'inimaginable avec le Syndicat des Marins : une grève ! Les armateurs font quelques menues concessions en matière de salaires et de temps de travail. Dorénavant, le Syndicat des Marins a gagné sa place dans le paysage de la marine marchande belge. Le syndicat a le vent en poupe : ses effectifs passent de quelques centaines de membres à plus de deux mille, ce qui permet à Mahlman de travailler désormais comme secrétaire permanent.

En 1912, dans le secteur du transport belge, outre divers petits noyaux – par exemple les conducteurs de train –, il existe désormais trois grandes centrales syndicales : le Syndicat des Marins, *Willen is Kunnen* et la Centrale des Ouvriers du Transport par Terre. Chacun de ces syndicats compte suffisamment d'affiliés pour être viable. C'est ainsi que *Willen is Kunnen* occupe déjà sept permanents qui permettent une administration durable de ses membres. Mais pourquoi cette décision de fusionner pour former une centrale ? Pourquoi abandonner les structures existantes et se charger d'expliquer par exemple à un docker gantois qu'il doit se mettre en grève pour aider à résoudre les problèmes d'un voiturier bruxellois ? Pour le comprendre, il faut approcher le contexte

plus large du syndicalisme belge, ce qui nous conduit assez curieusement à la personne de Camille Huysmans.

Au début du 20^e siècle, Camille Huysmans, un jeune trentenaire venu du Limbourg, aussi énergique qu'ambitieux, est monté à Bruxelles pour travailler au sein du mouvement socialiste belge. En 1905, il est désigné secrétaire de la Deuxième Internationale où il entre en contact avec toutes les formes possibles d'activisme socialiste à travers le monde. Très vite, il est impressionné par la remarquable organisation du mouvement syndical allemand. Un modèle que Huysmans essaiera d'introduire en Belgique et qui tient à la nuance qui y est faite entre une fédération et une centrale. Une fédération est une forme d'association plus ou moins libre au sein de laquelle plusieurs organisations conviennent de collaborer tout en gardant leurs propres statuts, leurs secrétaires, leur journal et leur trésorerie. Il peut donc arriver que dans la même usine deux, trois, voire quatre syndicats concluent des accords spécifiques et parfois différents avec le patron... ou que l'unique membre bénévole du syndicat qui s'occupe des finances s'enfuit avec la caisse. En revanche, une centrale, comme le nom l'indique, est une forme d'association centralisée à la structure rigide dans laquelle les groupes qui participent fusionnent pour ne former plus qu'une seule organisation. Une centrale a les mêmes statuts, un seul secrétariat, un seul journal, et les cotisations de toutes les composantes sont strictement contrôlées. Idéalement, une centrale n'est pas organisée par profession mais par secteur économique, ce qui permet de ne compter qu'un seul syndicat sur le terrain. Ainsi, affirme Huysmans, et avec lui le Parti Ouvrier Belge et sa Commission syndicale, le profil professionnel individualiste peut être surmonté, permettant à la classe ouvrière d'engager la lutte avec le système capitaliste. À partir de 1905, Huysmans essaie de convaincre les syndicats belges de passer d'une structure fédérale à une structure centrale, tentative appuyée par un appel officiel de la Commission syndicale en 1909. Les grandes organisations syndicales existantes hésitent bien entendu à abandonner aussi facilement leurs prérogatives, mais les petits syndicats, qui ont de la peine à survivre, se montrent très intéressés.

Nous ignorons si c'est ce contexte qui a inspiré Christ. Mahlman lorsque, début 1913, il adresse un courrier au Syndicat des Dockers et à la Centrale des Ouvriers du Transport par Terre, leur proposant de fusionner avec son propre syndicat des marins. Les deux syndicats répondant positivement à sa proposition, une collaboration s'engage immédiatement entre les syndicats des dockers, des marins et des conducteurs dans le cadre d'une structure appelée à regrouper l'ensemble du secteur du transport en Belgique. Sans surprise, les débuts sont hésitants. Le 11 mai 1913, les représentants des trois syndicats se réunissent pour la première fois à Bruxelles. Après une nouvelle réunion en juin, ils décident d'organiser, le 6 juillet 1913, à Gand, le congrès fondateur de l'Union Belge des Ouvriers du Transport. Mais une question financière empêche la nouvelle centrale d'être immédiatement opérationnelle. Au congrès fondateur, on discute plus particulièrement des cotisations à payer et de la composition du bureau. Onze groupes professionnels participent au congrès fondateur, mais tous ne sont pas encore en mesure de payer des cotisations. Il est convenu d'appliquer provisoirement un barème prévoyant trois types de cotisations pour laisser le temps aux groupes professionnels d'harmoniser les cotisations de leurs membres. Pour la composition du bureau, il est convenu de travailler sur base de sections régionales provinciales. Mais la domination d'Anvers est énorme,



Pêcheurs dans le cortège du 1er mai à Ostende, dans les années 30. (Amsab-IHS, Gand)

six des huit mille membres de la nouvelle centrale sont issus de cette province. Lorsque l'UBOT lance officiellement ses activités de centrale nationale le 1^{er} octobre 1913, deux des trois secrétaires permanents viennent du port d'Anvers. Il s'agit d'Arthur Wieme du Syndicat des Dockers et de Christ. Mahlman du Syndicat des Marins. Le troisième poste de secrétaire permanent reste vacant car l'ancienne Centrale des Ouvriers du Transport par Terre ne trouve pas immédiatement un candidat adéquat.

Mais l'Union Belge des Ouvriers du Transport est désormais une réalité et la nouvelle centrale lance ses activités dans l'enthousiasme. En décembre, elle participe au congrès annuel de la Commission syndicale du Parti Ouvrier Belge, confirmant ainsi d'emblée son appartenance à la mouvance socialiste. Christ. Mahlman s'installe dans un local de la rédaction du journal *De Werker* – qui est à l'époque l'organe du mouvement socialiste anversois – et prépare l'édition de son propre périodique qui paraît début 1914, *De Transportarbeider*. Pendant la première année de son existence, le syndicat cherche activement à étendre ses activités et le nombre de ses membres. À travers tout le pays, et plus particulièrement en Wallonie, il tente de créer de nouvelles sections – comme à Jemappes par exemple – ou de rassembler les groupes existants de dockers, de marins et de conducteurs, comme à Gand. Une édition française du journal syndical – *Le Travailleur du Transport* – est tirée à 750 exemplaires.

En janvier 1914, un premier conflit éclate à Bruxelles, avec le Syndicat des Métallurgistes. Les chauffeurs de la Compagnie des Autos-Taxis déclenchent une grève et veulent



Dockers dans le cortège du 1er mai à Ostende, dans les années 30. Photo: Emile Michaël (Amsab-IHS, Gand)

s'affilier à la Centrale du Métal. La section bruxelloise de l'UBOT réagit immédiatement et distribue des tracts, appelant les grévistes à adhérer à son organisation. Cette action n'est guère appréciée par les métallos et la Commission syndicale est appelée à intervenir. En avril, elle décide que les chauffeurs doivent être affiliés à l'UBOT, mais entre-temps nombre d'entre eux, dégoûtés, ont quitté le syndicat. Chez les bateliers également, l'UBOT commence à se développer, parvenant à convaincre une modeste association encore toute jeune de bateliers anversois à payer une quote-part à la centrale. Durant l'été 1914, la jeune centrale doit cependant encaisser un rude coup : son secrétaire permanent Christ. Mahlman est condamné à 18 mois de prison pour les actions syndicales menées deux ans plus tôt avec le Syndicat Belge des Marins.

Durant le même été, au mois d'août, l'armée allemande franchit la frontière belge et déclenche les hostilités sur le front occidental. Si la Première Guerre mondiale effacera la peine d'emprisonnement de Christ. Mahlman, elle empêchera aussi pendant quatre ans toute activité de la jeune centrale. Lorsqu'en 1918, les secrétaires convoquent avec grande difficulté les premières réunions syndicales, force leur est de constater qu'ils doivent repartir de zéro. C'est le début d'une nouvelle ère, bien différente.

1921

La « Flotte rouge » d'Ostende

Les balles lui sifflent aux oreilles. Elles frôlent le poste de commandement, perçant les parois. Du coin de l'œil, le capitaine Blondé voit s'écrouler l'un de ses matelots. Mais abandonner... Jamais ! Déterminé, il dirige son chalutier, le *O 130 Raymond* immatriculé en Belgique, vers l'*U-Boot* allemand, qui tire désespérément coup de canon sur coup de canon. Il se dirige vers son adversaire, convaincu que son solide bateau sera moins vulnérable que le sous-marin. Les Allemands finissent par opter pour la sécurité et prennent la poudre d'escampette. Blondé met alors le cap sur le bateau à vapeur *SS Morwenna* qu'il est venu secourir car il est en train de sombrer. L'équipage ostendais sauve plus de trente hommes et les ramène en sécurité sur la côte britannique.

Arseen Blondé, un loup de mer aux deux pieds solidement campés en Flandre occidentale, forte tête et syndicaliste, est déjà un pêcheur expérimenté et apprécié lorsque, face aux violences du conflit, il décide de rejoindre l'Angleterre en 1914. Il y voit les syndicats à l'œuvre, qui organisent une grève – et la gagnent ! – et fondent une *Union of Seamen* (« Syndicat des Marins »). Blondé en devient le porte-parole. Il le reste après guerre et, de retour à Ostende en tant que capitaine, il refuse d'appareiller alors que les marins sont en grève. Résultat : il est licencié... Bon vent capitaine ! Que faire ? Le *Zeemansbond* ostendais se souvient d'un camarade de Gand, très soucieux du sort des pêcheurs belges. Édouard Anseele « Père », qui dirige un véritable empire socialiste coopératif à Gand, a déjà tâté le terrain : si les armateurs ne veulent pas céder, pourquoi ne pas créer son propre armement ? Arseen Blondé lui rend visite à Gand avec une délégation syndicale et l'affaire est conclue. En 1921, une nouvelle société voit le jour : la société anonyme *Oostendsche Reederij*. Anseele s'investit



Bateau O 158 Edward Anseele de la « Flotte rouge » dans le port d'Ostende. (Amsab-IHS, Gand)



Butin de la « Flotte rouge » dans la criée d'Ostende, en raison de sa forme appelée vulgairement « le cirque ». (Amsab-IHS, Gand)



Affiche de la « Flotte rouge ». (Ville de Gand, Zwarte Doos, archives de la ville)

totalément dans le projet, achète deux remorqueurs, qui seront accueillis par des milliers d'Ostendais en liesse dès le mois de septembre. Il en achète immédiatement trois de plus, permettant ainsi à la nouvelle entreprise de disposer de pas moins de cinq navires alors qu'elle n'a pas encore fêté sa première année d'existence. La *Roode Vloot* (« Flotte rouge ») est devenue réalité.

Même si cela reste naturellement une entreprise risquée, voici donc un syndicat socialiste prêt à concurrencer les patrons sur leur propre terrain. Et la Flotte rouge rencontre un succès commercial considérable. En 1926, avec près de vingt navires en activité et plus de trois cents salariés, elle devient même l'un des principaux armateurs. À titre de comparaison, Ostende compte à cette époque moins d'un millier de pêcheurs

sur une population de près de cinquante mille personnes. Le *Zeemansbond*, qui tient les rennes de la flotte, se sert de sa position pour déclencher un tremblement de terre social dans le secteur belge de la pêche. Les travailleurs de la Flotte rouge sont les premiers à bénéficier d'une assurance contre les accidents du travail, d'une nourriture de qualité à bord, de salaires (beaucoup) plus élevés... Les pêcheurs font littéralement la file pour pouvoir travailler « voor den bond » (« pour le syndicat »), et la Flotte rouge contraint ainsi les autres armateurs à proposer des avantages similaires.

Après quelques années, les armateurs s'exécutent lentement mais sûrement. Ils créent une caisse d'assurance commune, une société d'approvisionnement, une coopérative de vente. Anseele se met progressivement à rêver : la Flotte rouge doit mettre du poisson au menu de chaque famille ouvrière belge et relever ainsi le niveau de vie de l'ensemble de la population – un monde d'enfants d'ouvriers pétillants de santé, nourris avec le pain du *Vooruit* (la société coopérative du mouvement socialiste à Gand) et le poisson de la Flotte rouge. Mais les choses ne vont pas évoluer en ce sens. En 1929, les bourses s'effondrent et le monde entier plonge dans la crise. En 1934, la Banque du Travail, l'un des bailleurs de fonds de la Flotte rouge, n'échappe pas à la faillite. Pendant les années trente, l'armateur parvient provisoirement à garder la tête hors de l'eau, mais avec les pires difficultés du monde. Il doit vendre une grande partie de la flotte et le *Zeemansbond* perd le contrôle de l'activité de la pêche. Après la Seconde Guerre mondiale, la situation est loin de s'être améliorée. Les bateaux à vapeur, qui étaient encore à la pointe du progrès en 1920 et détrônaient les bateaux à voile, sont désormais dépassés à leur tour par les chalutiers de pêcheurs équipés d'un moteur diesel. L'argent manque pour rénover la flotte et, en 1951, l'*Oostendsche Reederij* doit déposer le bilan.

À l'époque, cela ne fait plus guère de différence pour le *Zeemansbond*. L'armateur, en proie à des difficultés commerciales depuis près de vingt ans, ne peut plus être qualifié de « Flotte rouge » depuis longtemps. Et, en fin de compte, cela n'a plus beaucoup d'importance puisque le combat syndical a rejoint depuis longtemps l'ambiance feutrée des tables de négociation. À partir de 1945, le système de sécurité sociale s'étend lentement mais sûrement aux pêcheurs et aux marins. Ils obtiennent en effet la sécurité d'existence, une assurance contre les accidents du travail, une pension de retraite, une réglementation de la durée du travail...

Entre-temps, le poisson est importé de zones de plus en plus lointaines. Le secteur belge de la pêche dépérit peu à peu, malgré des innovations technologiques comme l'introduction de moteurs diesel, ou de filets en fibre synthétique. Lorsque la pêche en Islande disparaît à partir des années cinquante, Ostende doit céder le titre de plus grand port de pêche belge à Zeebrugge. Il ne reste plus grand-monde. Des plus de 2.000 pêcheurs belges dans les années trente, il n'en reste que 1.800 en 1955 et 900 en 1980. Entre 1955 et 2010, le nombre de bateaux de pêche est passé de plus de 400 à moins de 100.

En mars 1952, le *O 148 Captain Arsène Blondé* – entre-temps vendu à un armateur allemand et navigant sous le nouveau nom de *Thor* – est confronté au « black frost » – la formation de glace sur la superstructure du navire – au cours d'une campagne de pêche dans le Grand Nord. Le navire n'y résiste pas, chavire et coule. Si la Flotte rouge (1921-1951) s'est bel et bien évaporée, les avantages sociaux qu'elle a permis d'arracher restent bien réels.

1936

La grève générale

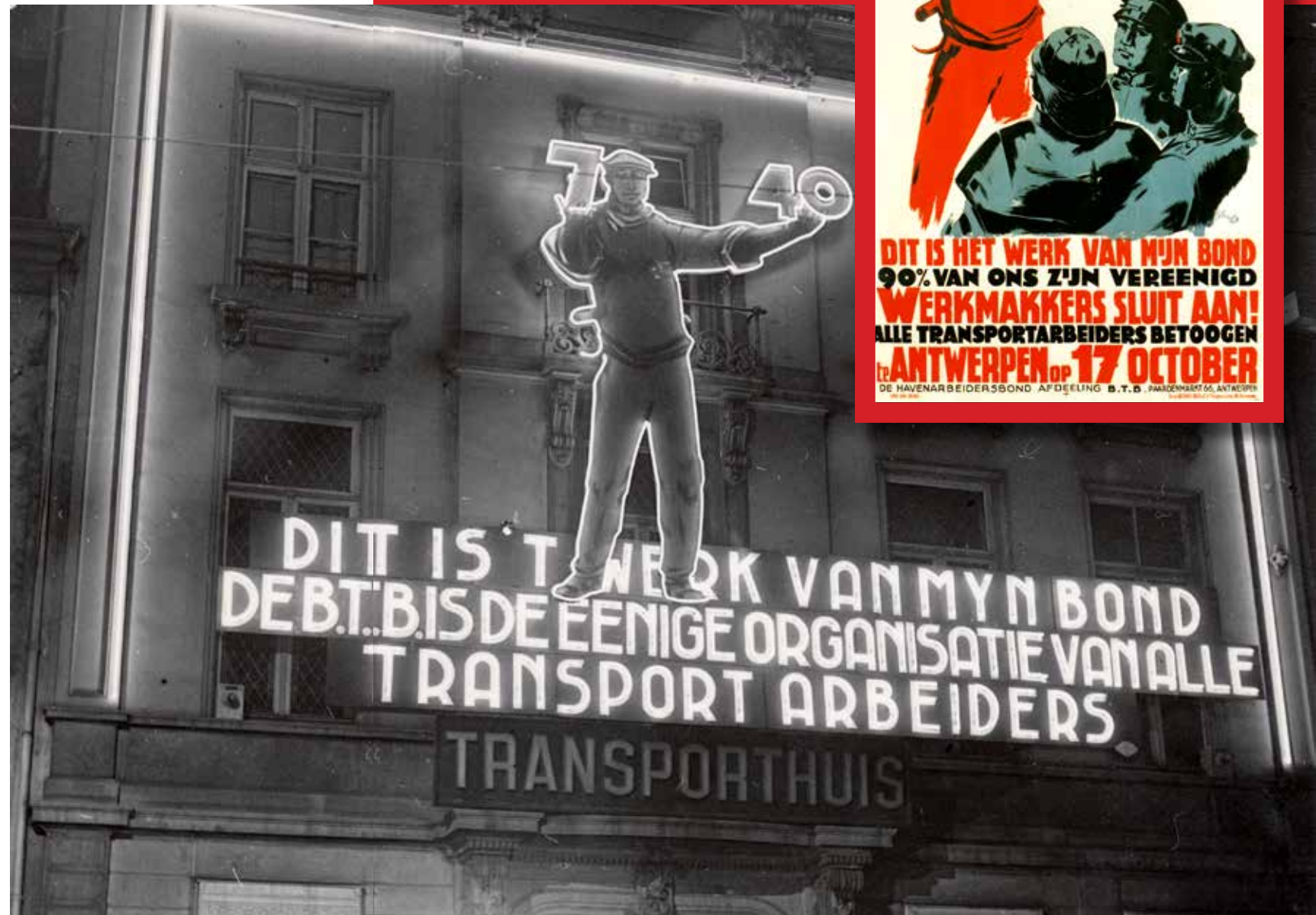
Après la Première Guerre mondiale, Anvers devient en quelques années l'un des plus grands ports du monde. Au nord de la ville, plusieurs nouveaux bassins sont creusés, dont en 1928 le gigantesque *Hanzadok*, directement accessible depuis l'Escaut septentrional par le biais de l'énorme écluse, selon les normes de l'époque, du *Kruisschans*. Les syndicats connaissent aussi une croissance exponentielle. Alors que l'UBOT comptait moins de 5.000 membres au début de la guerre, ce nombre est passé à 25.000 en 1919. Il s'agit d'une conséquence directe de la décision du gouvernement de reconnaître les syndicats en tant que caisses de chômage. Les nouvelles inscriptions se multiplient. Le syndicat rouge règne sur le port d'Anvers. Un décompte réalisé en 1919 révèle que l'UBOT compte trois fois plus de membres parmi les ouvriers portuaires que le syndicat chrétien. Ce dernier dénonce sans cesse la situation – « *rood of geen brood* » (« rouge ou pas de pain ») – et se plaint de contremaîtres et d'arrimeurs mis sous pression par des dockers socialistes trop zélés afin d'exclure des équipes les ouvriers affiliés au syndicat chrétien.

Au lendemain de la Première Guerre mondiale, le port d'Anvers est confronté à une grande pénurie de main-d'œuvre. Les dockers sont constamment en grève et obtiennent généralement gain de cause. Ce qui explique en partie le fait qu'en 1919, les employeurs acceptent d'entrer dans l'une des premières commissions paritaires : le *Nationaal Comité der Haven van Antwerpen* (« Comité national du port d'Anvers »). Malgré la méfiance initiale, tant du côté syndical que patronal, le comité de concertation fonctionne bien. Les ouvriers portuaires reçoivent rapidement quelques belles augmentations salariales et, en 1923, leur salaire de base est indexé.

Lorsque durant l'été 1928, trois dockers circulent à vélo le long des navires et appellent toute les travailleurs à cesser le travail, « puisque les arrimeurs refusent de payer une augmentation de salaire », les dockers s'exécutent. La grève sauvage embarrasse fortement l'UBOT vis-à-vis du Comité

La Maison du Transport de l'UBOT à Anvers, avec une propagande pour la journée de 7 heures et la semaine de 40 heures, le 16 octobre 1937. (Amsab-IHS, Gand)

Affiche appelant à la manifestation de l'Union des ouvriers portuaires d'Anvers en 1936. (Amsab-IHS, Gand)



national. En outre, il apparaît que les trois cyclistes facétieux sont en réalité des membres de la cellule communiste locale. Le syndicat n'est pas encore suffisamment au fait du système des négociations pour se rendre compte qu'une indexation seule ne suffit pas. Il y a trop d'incertitudes dans la vie des dockers. Tout le monde peut être docker. Parfois, on n'est embauché que quatre ou même trois fois par semaine et le paiement dans les cafés entraîne des magouilles et des abus... « Qui osera nier que le fait de ne jamais être certain de trouver du travail, de tomber constamment à court pour sa femme et ses enfants, génère une profonde amertume ? Quand la faim règne, on se moque de respecter un contrat d'engagement. La faim ne raisonne pas ! ». Après quatre jours de tension, l'UBOT reprend le contrôle de la grève pendant le meeting du 21 juin. Avec l'aide du gouverneur de la province, on parvient à mettre un terme à la grève trois semaines plus tard, non sans de solides concessions. Les dockers doivent désormais s'inscrire et ne peuvent plus être embauchés sans présenter un livret de paie, qui mentionne dorénavant leur statut : A pour les travailleurs réguliers – qui sont prioritaires – et B pour les travailleurs occasionnels. L'ouvrier portuaire a fait un premier pas vers la reconnaissance, et donc vers une certaine sécurité d'existence.

Mais le combat n'est pas terminé, loin s'en faut. Très vite, il s'avère que les employeurs se préoccupent peu du livret de paie et continuent à recruter arbitrairement les ouvriers les moins chers. En outre, les bourses s'effondrent un an plus tard. S'ensuivent de sombres années de dépression économique, qui provoquent notamment un chômage massif dans le port d'Anvers. Déjà pendant les belles années qui avaient précédé, un docker ne prestait plus en moyenne que quatre jours par semaine, certains atteignant même difficilement les trois jours. En 1933, le nombre de chômeurs dans le port d'Anvers atteint les 8.000, contre 3.000 en 1930. Dans de telles circonstances, les employeurs sont dans un fauteuil et les syndicats n'ont pas voix au chapitre.

Alors que le port de Gand parvient malgré tout à imposer une reconnaissance pour les dockers, on continue à recruter des ouvriers sans livret de paie à Anvers. Pour couronner le tout, l'index baisse et les diminutions de salaires se succèdent. L'UBOT ne peut qu'essayer d'amadouer la base, en lançant un regard inquiet vers ses rivaux communistes : « De la discipline et encore de la discipline : voilà le mot d'ordre. Ne pas se laisser entraîner par les manigances de quelques têtes brûlées irresponsables ».

Mais le couvercle de la marmite saute en 1936 et la grève de 1928 connaît une suite inattendue. Dans un certain sens, c'est l'UBOT elle-même qui est à l'origine de l'action. En effet, en mai 1936, lors de la préparation des élections législatives, une confrontation survient entre un groupe socialiste et un groupe d'extrême droite. Des tirs sont échangés et deux socialistes, Albert Pot et Theofiel Grijp, sont tués. Grijp était un militant de l'UBOT. Le 26 mai, le syndicat du transport décrète une grève de 24 heures dans le port anversois, en signe de deuil. C'est la première grève dans le port depuis de nombreuses années. Est-ce un hasard si, une semaine plus tard, le feu est mis aux poudres lorsque quelques dockers mécontents refusent de travailler ? L'UBOT appelle au calme, mais le syndicat est pris au dépourvu. Le lendemain matin, le 3 juin 1936, des milliers de dockers grévistes se rassemblent devant les portes du bâtiment de l'UBOT sur le Paardenmarkt. Tout comme en 1928, le syndicat agit vite et avec fermeté. Le Palais des Sports est réquisitionné et, le soir même, dix mille grévistes entendent le président de l'UBOT, Frans Daems, annoncer qu'il « aurait aimé que cela se passe autrement », mais qu'il va néanmoins reconnaître la grève.

Le port d'Anvers est donc à l'arrêt. Les revendications portent moins sur des augmentations salariales qu'en 1928. Cette fois, elles concernent surtout la protection contre les abus de pouvoir et le chômage : des embauches dans des lieux fixes, du travail uniquement pour les ouvriers portuaires agréés, la délimitation territoriale du port, des équipes complètes de treize hommes... Les employeurs ne sont guère impressionnés, étant donné l'excédent de main-d'œuvre en ces temps de crise. Ils refusent toute discussion et exigent une reprise du travail immédiate. Mais l'UBOT est confiante et maintient ses revendications : il faut mettre un terme une bonne fois pour toutes à des années d'abus commis par les employeurs.

Au milieu de l'année 1936, la situation politique et sociale en Belgique est particulièrement tendue. Après des années de crise économique et de chômage, l'extrême droite et l'extrême gauche progressent, en rue, mais aussi, depuis les élections de mai 1936, au Parlement. Le gouvernement Van Zeeland chute très rapidement après les élections. La formation d'une nouvelle équipe promet d'être particulièrement difficile. Lorsque, quelques jours plus tard, le 2 juin, une grève sauvage éclate dans le port d'Anvers – on murmure qu'il s'agit d'une provocation communiste – l'événement prend immédiatement un caractère national. Le 9 juin, la grève portuaire gagne les mineurs liégeois, puis le reste du pays. Deux jours plus tard, Van Zeeland échoue dans sa mission de formateur. Il demande à pouvoir renoncer mais, le 13 juin, il réussit finalement à proposer un gouvernement comptant six ministres socialistes. Le 15, les syndicats convoquent une grève générale. Deux jours plus tard, le gouvernement organise la première Conférence nationale du Travail dans l'histoire du pays. Les revendications mises sur la table par les ouvriers sont tout simplement historiques : un salaire minimum national, la semaine de quarante heures, des congés annuels, des allocations familiales. Ce n'est que lorsque ces revendications sont en grande partie rencontrées et que les ministres concernés ont déposé les premiers projets de loi que la grève prend fin progressivement, à partir du 22 juin 1936.

Dans le port anversois, la grève s'est terminée dès le 20. Ce jour-là, les grévistes ont accepté une augmentation de salaire non négligeable. Un an plus tard, la semaine de quarante heures et la journée de sept heures sont introduites au port, comme conséquence directe de la grève. La grève de 1936 restera gravée dans les annales comme celle qui a permis de franchir un premier pas vers la future sécurité sociale.

1950

Omer Becu à la tête de l'International Transport Workers' Federation

Becu soupire. Sa main hésite, à quelques centimètres de la feuille de papier. Il vient d'écrire un texte pour la revue de son *International Transport Workers' Federation* (ITF), un rapport sur une mission en Afrique visant à soutenir les syndicats locaux des ouvriers du transport. Le voyage a été difficile. La confrontation au racisme et au colonialisme a été choquante et ahurissante. L'ITF aimerait aider les syndicats africains, mais Becu ne se fait guère d'illusions et écrit : « Ce ne sera pas une tâche facile car l'Africain a une méfiance naturelle envers l'homme blanc, née de longues années d'expérience pénibles ».

Omer Becu, fils d'un instituteur d'Ostende, est devenu marin avant de mener une carrière impressionnante dans le monde syndical international. Dans les années trente, il participe à Anvers au syndicat international des officiers de la marine. Pendant la Seconde Guerre mondiale, il s'est distingué dans le combat contre les nazis en collaborant étroitement avec les services secrets américains – ce que le syndicat britannique lui reprochera amèrement par la suite. Après la guerre, il fonde la FGTB, notamment avec Louis Major, et accède ensuite à la direction de l'ITF. En 1950, il est désigné comme leader de cette fédération internationale des ouvriers du transport. Il la dirige d'une main ferme, jusqu'à franchir une étape supplémentaire en 1960 pour diriger la plus grande confédération syndicale au monde : la Confédération internationale des Syndicats libres (CISL). Aucun leader syndical belge n'a jamais occupé un poste aussi élevé.

Sa mission africaine se déroule en 1957. Il s'agit d'une réponse à une résolution de l'ITF de 1954 qui appelle à lutter contre le colonialisme. Inutile d'en

Autocollant de l'ITF.
(Amsab-IHS, Gand)





Journée d'action internationale de l'ITF en solidarité avec les travailleurs turcs de DHL le 12 décembre 2012. (Archives ITF)

convaincre Becu, qui ressent un profond dégoût pour la discrimination raciale depuis qu'il a vu à bord d'un cargo naviguant sur le Mississippi à la Nouvelle-Orléans, en 1920, alors qu'il était encore un jeune marin, comment les dockers noirs étaient traités : « Un jour, j'ai vécu la disparition d'un ouvrier portuaire noir lors d'un chargement de céréales. On ne pouvait pas le chercher trop longtemps car le temps, c'était de l'argent. Il a été découvert en état de décomposition, sous les céréales, au moment du déchargement à Anvers. Je n'ai pas pu manger de pain au cours des jours qui ont suivi ». Edo Fimmen, leader de l'ITF pendant l'entre-deux-guerres et père spirituel de Becu, a insisté pendant des années sur la nécessité de mener un combatw anticolonialiste en le présentant comme une lutte mondiale contre le capitalisme. En 1924, Fimmen écrit : « Les entrepreneurs peuvent à tout moment choisir le point le plus faible dans le front international de la classe ouvrière et y concentrer leurs attaques ». C'est le coup d'envoi d'un combat qui continue encore aujourd'hui, même si l'on ne parle plus d'apartheid et de colonialisme, mais de pays à bas salaires et de mondialisation.

Le combat pour une vie meilleure pour les ouvriers du Sud ne constitue qu'un des nombreux points d'action de l'ITF dans les années cinquante. Un autre concerne les pavillons de complaisance, ces registres de navires ouverts utilisés dans des pays comme le Panama et le Liberia et permettant aux armateurs issus des pays riches de recruter leurs équipages aux conditions des pays pauvres. En 1958, soit plus de trente ans avant que le spectre du dépavillonnement ne hante aussi la Belgique, l'ITF mène déjà une action internationale contre cette pratique. Voilà qui montre à quel point l'activité syndicale internationale est importante pour les ouvriers du transport. Davantage que n'importe quel autre secteur, le transport dépend de réseaux et de marchés internationaux. C'était une constatation inévitable au 19^e siècle et elle le reste tout autant aujourd'hui. Omer Becu n'est pas le seul de l'UBOT à être actif au sein de l'ITF : son président, Roger Dekeyzer,

siège également à la direction de l'ITF. En fait, il n'existe aucun secteur au sein de l'UBOT qui ne participe pas activement aux nombreux groupes de travail, sous-structures et commissions du syndicat international, mais aussi de l'Organisation internationale du Travail (OIT).

Flashback en mai 1896. John Wilson, membre du syndicat des marins anglais, entend parler à Rotterdam d'une grève de dockers et organise une action de solidarité, fondant dans la foulée l'*International Federation of Ship, Dock and River Workers*, précurseur direct de l'ITF. Afin de recruter des membres, il envoie en juin une délégation dans les ports de Rotterdam et d'Anvers. Dans la métropole, les Anglais sont accueillis avec enthousiasme. Il s'ensuit des assemblées et des réunions, ainsi qu'une manifestation dans les rues de la ville qui attire énormément de monde. La police est moins enthousiaste et chasse les Anglais avec énergie, mais sans succès pendant quelques jours. Certains d'entre eux ont échangé leurs vêtements avec quelques dockers locaux et ont traversé, bras dessus, bras dessous avec leurs épouses, le cordon de police. La délégation est finalement arrêtée et expulsée du territoire national.

En août, une délégation anglaise est à nouveau à Anvers. Elle compte notamment le leader des dockers londoniens, Ben Tillett. La police est sur le qui-vive et l'arrête rapidement. Un incident se produit en prison lorsqu'un agent provoque Tillett en lui soufflant la fumée de son cigare dans le visage. La réponse de Tillett ne se fait pas attendre ! Il lui envoie son poing dans la figure. Il écrase non seulement le cigare, mais casse aussi le nez de l'agent de police. Pas étonnant que, de retour à Londres, Tillett se plaigne de mauvais traitements et doive être soigné. Ces événements débouchent sur une plainte officielle du gouvernement britannique et sur un débat au Parlement belge. C'est d'ailleurs le syndicat de ce même Tillett qui, sept ans plus tôt, en 1889, avait organisé la *Great London Dock Strike*, la première grande grève portuaire à Londres, qui avait eu d'importantes répercussions au niveau international. À l'époque, elle avait débouché sur la fondation de la *Dockers Union* à Londres, un exemple rapidement suivi à Anvers. En peu de temps, on dénombre 1.200 membres dans cinq sections et, en novembre, une manifestation de 2.000 personnes marche déjà vers la Grand-Place. Cette association disparaît pourtant tout aussi rapidement. La section anversoise de l'*International Federation of Ship, Dock and River Workers* montre également, à l'automne 1896, des signes d'affaiblissement, mais elle est recrée l'année suivante. Sous le nom de *Kruiskenbond*, elle organise en 1899 la première grande grève du port d'Anvers. Même si ce syndicat disparaîtra l'année suivante après un lock-out, cette toute jeune section anversoise de l'ITF est considérée comme le précurseur direct du syndicat des ouvriers portuaires.

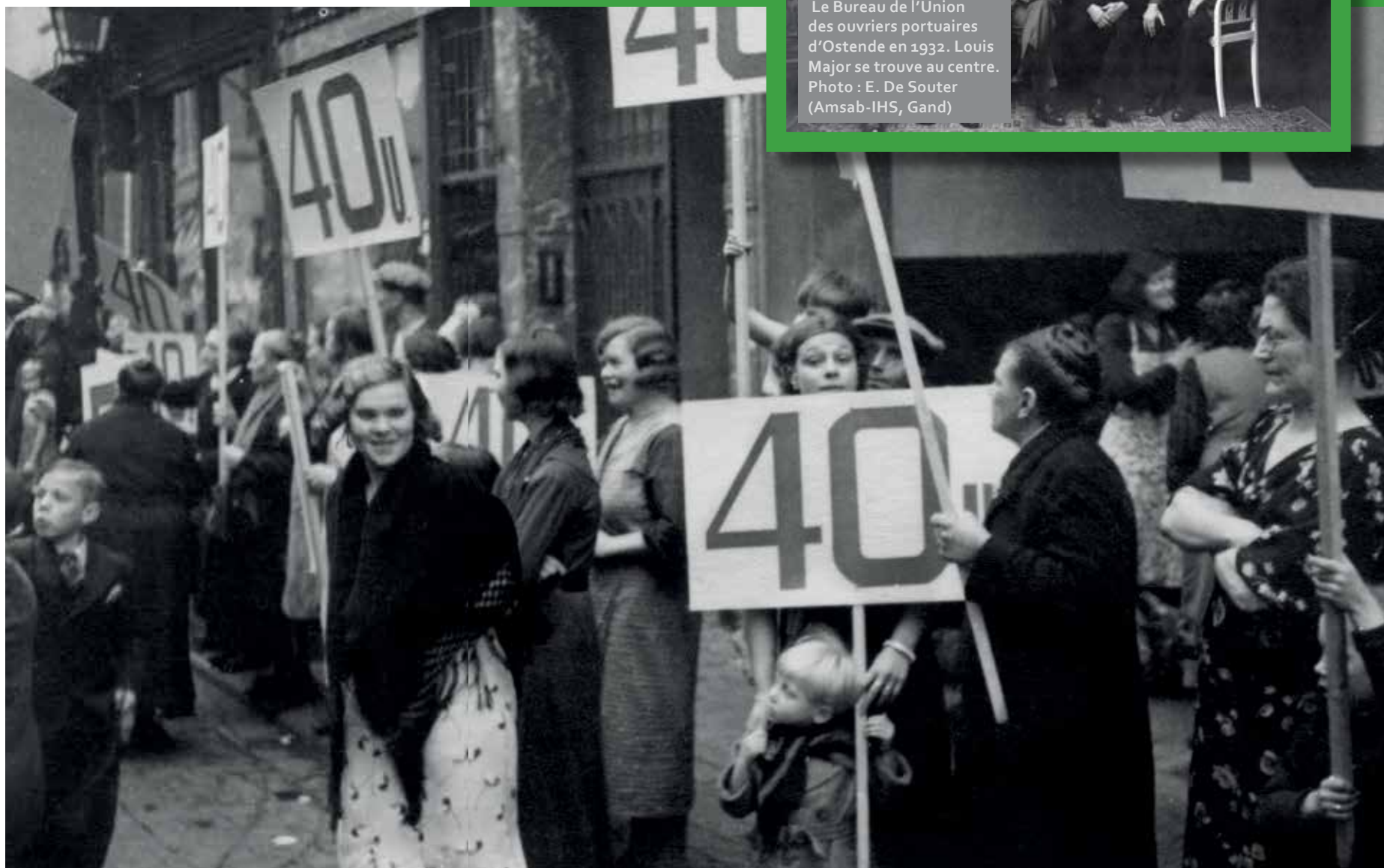
Flashforward, juin 2011. Le téléphone sonne au bureau de l'UBOT à Anvers. Étrange, car c'est un jour férié. C'est Mac Urata, secrétaire de l'ITF : il annonce qu'Osanloo Mansour, président de l'union iranienne des ouvriers du transport, a été libéré après quatre ans de prison. Il ajoute qu'il n'en sait pas plus mais qu'il souhaitait en tout cas en informer l'UBOT, qui a toujours soutenu si fermement Osanloo : « Merci pour tout ce que l'UBOT a fait ». Et puis clac, la communication est coupée. Le secrétaire de l'UBOT en est resté sans voix, ému et heureux.

1972

La loi Major sur le travail portuaire

Ostende. Le bord de mer. Voici les pêcheurs et... Major. Le connais-tu ? Le voici : une boule de nerfs, un visage avenant, très volontaire, avec une abondante chevelure noire et sur laquelle aucun chapeau ni aucune casquette ne vient jamais se poser. L'esprit vif, il parle franchement pour faire part de ses convictions. Il est sans cesse en activité, quittant une réunion pour en rejoindre une autre, quittant ensuite cette deuxième assemblée pour aller préparer la salle dans laquelle il tiendra un discours le soir même. Il mange quand il trouve le temps de le faire, il adore les fruits ».

C'est le témoignage d'un contemporain qui, comme beaucoup, est impressionné par le jeune collaborateur de l'*Oostendse Zeemansbond* (« Syndicat des Marins d'Ostende »). En effet, c'est en cette qualité que Louis Major a commencé sa carrière syndicale au début des années vingt. Major symbolise une nouvelle génération de syndicalistes, certes issus de familles ouvrières, mais n'ayant eux-mêmes jamais ou rarement été présents sur le terrain. Major reçoit l'opportunité d'étudier à l'École ouvrière supérieure et occupe ensuite une fonction de secrétaire dans le mouvement socialiste. Cette génération de technocrates, qui monte dans les années trente et dirige le mouvement socialiste jusque dans les années septante, est beaucoup moins centrée sur l'idéologie et l'action directe. Major défend les réformes modérées et progressives, dans le cadre de longues négociations autour d'une table, sur des mesures souvent complexes d'un point de vue technique. Pas toujours évident d'en vendre le résultat à la base. Major compense largement cet aspect des choses par un indéniable charisme et de grandes qualités



Défilé dans les rues d'Anvers à l'occasion de l'introduction de la journée de 7 heures et de la semaine de 40 heures dans les ports belges en 1937. Photo : Louis Van Cauwenbergh (Amsab-IHS, Gand)



Le Bureau de l'Union des ouvriers portuaires d'Ostende en 1932. Louis Major se trouve au centre. Photo : E. De Souter (Amsab-IHS, Gand)

oratoires, qui lui permettent de guider fermement – certains diront « autoritairement » – ses ouvriers portuaires durant cet après-guerre particulièrement mouvementée. Louis Major est donc un leader syndicaliste dans une période très dense, la fin des années quarante et les années cinquante, une période de lutte pour de meilleures conditions de travail et de rémunération, caractérisée aussi par les grèves acharnées des années cinquante et soixante. L'UBOT se bat contre le monde extérieur pour une vie meilleure, mais aussi en interne contre les communistes. Pour reprendre les propos d'un leader syndical contemporain : « À cette époque, les leaders syndicaux forçaient le respect. Les patrons et les politiques avaient peur de nous, ils nous respectaient ».

On se souviendra surtout du nom de ce meneur d'hommes, à l'allure branchée et à la chevelure ébouriffée, grâce à la loi qu'il fait voter en 1972 en tant que ministre de l'Emploi et qui depuis porte son nom : la loi Major. « Nul ne peut faire effectuer un travail portuaire dans les zones portuaires par des travailleurs autres que les ouvriers portuaires reconnus ». Cette loi accorde définitivement aux ouvriers portuaires un statut légal protégé, qui préserve leur position souple mais vulnérable en tant que journaliers et garantit que le travail portuaire sera effectué de manière sûre et efficace par un personnel qualifié. Il ne s'agit certainement pas d'un nouveau régime, seulement de la consécration légale d'une protection qui, dans la pratique, existe dès les années trente. Depuis, la loi Major est devenue un symbole fort. Pour en appréhender toute l'importance, il faut revenir à la fin de la Seconde Guerre mondiale et au début de la sécurité sociale.

La croissance d'après-guerre dans le port d'Anvers est énorme : on creuse sans cesse de nouveaux bassins géants, le port avale les villages des polders au nord de la ville, jusqu'à la frontière néerlandaise, et franchit le fleuve avec la construction du port du Pays de Waes. Ce développement est indispensable pour poursuivre la grande mutation que s'apprête à connaître le secteur du transport, notamment avec le processus de containerisation.

En 1946, la province d'Anvers rassemble deux tiers de l'ensemble des membres de l'UBOT, la Flandre orientale et la Flandre occidentale un peu plus d'un dixième, et l'Union des Ouvriers du Transport est pratiquement absente dans le reste du pays. Le syndicat se préoccupe surtout du secteur portuaire, du trafic intérieur et de la marine marchande. La pêche est un secteur plus modeste et les routiers restent divisés en un nombre incalculable de petites entreprises. Les dockers doivent être inscrits et pouvoir présenter, lors de l'embauche, un livret de paie en cours de validité. Les marins sont contraints de s'inscrire au pool des marins. Les bateliers et les ouvriers de la navigation intérieure ne bénéficient pas encore de ce type de protection, mais disposent depuis les années trente d'une bourse d'affrètement et bénéficient d'importantes réglementations légales en matière d'affrètement et d'équipage.

Début 1945, les marins disposent de leur propre sécurité sociale, avec cotisations obligatoires et allocations de chômage et de maladie, régime de pension, pécule de vacances et allocations familiales. Le travail portuaire est crucial pour les Alliés à la fin de la guerre et les dockers reçoivent des indemnités à l'avenant, surtout parce qu'ils doivent travailler alors que les bombes leurs passent littéralement au-dessus de la tête. Ils perçoivent des primes de risque complémentaires considérables, rapidement qualifiées de « salaire de la peur » par les « Sinjoren », le surnom des Anversois de souche.

Début 1947, la sécurité sociale s'étend enfin à la navigation intérieure. Les bateliers sont contraints de s'assurer, notamment contre la maladie, à l'exception des bateliers artisans – ceux qui possèdent leur propre bateau – et des pilotes. Les chauffeurs restent les grands oubliés. Selon une étude menée dans le Pays de Waes en 1956, il existe alors 120 entreprises de transport, mais une grande partie du personnel travaille en réalité au noir. On recense par ailleurs 50 petites entreprises travaillant de façon totalement clandestine et pas moins de 250 entreprises de la région ne font jamais appel à une société de transport et gèrent elles-mêmes leur transport. Les salaires dans le secteur sont particulièrement faibles, les heures supplémentaires et le travail au noir sont monnaie courante. Les chauffeurs de taxis et d'autocars vivent principalement de leurs pourboires.

Le chemin est donc encore long. Tout comme le reste du mouvement syndical socialiste, l'UBOT opte pour le long périple des négociations. Les grèves sont rares car en échange des accords sociaux soutirés aux employeurs, le syndicat garantit la paix sociale tout au long de la durée de la convention. Il s'agit donc en grande partie de progrès dans l'ombre, mais cette approche donne des résultats : pas à pas, les bas salaires du secteur sont revus à la hausse pour atteindre un niveau correct. Par ailleurs, le syndicat s'intéresse avant tout à la durée du travail et à la sécurité, des aspects essentiels des conditions de travail dans le secteur du transport.

Les aspects les plus visibles du nouveau bien-être apporté par la série d'accords sociaux dans les années cinquante, et surtout au cours des *Golden Sixties*, sont peut-être les « maisons » édifiées par le syndicat. La *Huis van de Havenarbeider* (« Maison de l'ouvrier portuaire ») ouvre en septembre 1949. Il s'agit d'une grande salle d'attente en face du bureau d'embauche du port d'Anvers, qui offre à un millier de dockers un abri confortable pour avaler leurs casse-croûtes. La violence de la guerre a laissé le Sanatorium De Mick, sur les anciens terrains de la Mickse Hoeve à Brasschaat, à l'état de ruines. Sa reconstruction débute en 1950, pour la somme, faramineuse à l'époque, de 55 millions de francs. Ce montant est rassemblé en partie grâce à une grande tombola. Les lots proposés nous donnent une idée de ce qu'il était tentant de posséder à l'époque pour un ouvrier, à la veille de la société de consommation. Il s'agissait de 4 voitures, 10 motos, 5 chambres à coucher, 5 salles à manger, 100 vélos, des radios, des voyages, des réfrigérateurs... « De Mick » rouvre en 1953, la *Zeemanshuis* (« Maison des marins ») en 1955 et enfin, en 1958, l'UBOT présente fièrement la nouvelle *Transporthuis* (« Maison du transport ») sur le Paardenmarkt. Le syndicat connaît alors son apogée, avec près de 33.000 membres, mais cela ne durera pas. Dix ans plus tard, le syndicat du transport est retombé à 23.000 membres, soit moins que dans les années vingt. Ce n'est qu'à la fin des années quatre-vingt que le nombre de membres augmente à nouveau, principalement en raison de la croissance du secteur du transport routier.

Louis Major ne connaîtra pas cette période puisqu'il meurt en 1985. Quelques années plus tard, des directives européennes néolibérales ont commencé à porter atteinte au statut d'ouvrier portuaire si cher à ses yeux. Mais la protection du travail portuaire est un monument, enraciné dans cent ans de luttes sociales et qui, en 2013, est toujours solidement rivé à son socle.

1973

Une grève portuaire à Gand et Anvers

La grève commence à Gand. Le parti communiste, très puissant parmi les dockers gantois, organise le 6 avril une « grève de 24 heures » pour dénoncer une menace de licenciement. C'est un succès : le port gantois débraye. Mais le lendemain matin, la grève se poursuit. Quelques dockers se réunissent, principalement des sympathisants du parti communiste, mais aussi des membres de l'*Arbeidersmacht* (« Force ouvrière »), un groupe indépendant qui avait organisé l'année précédente, dans le port d'Anvers, des actions de solidarité avec les dockers britanniques en grève.

Des revendications sont mises sur le tapis, celles qui sont formulées depuis deux ans et qui ont conduit à diverses actions. La hausse du coût de la vie érode les salaires, avec une inflation qui se fait lourdement sentir au cours des premiers mois de 1973. Les dockers travaillent de plus en plus longtemps et de plus en plus dur pour maintenir leur salaire, mais c'est intenable. Le revenu de base doit augmenter plus rapidement. Leur santé est menacée par le rythme de travail effréné. Ainsi, dans le port d'Anvers par exemple, le rendement par équipe et par heure est une fois et demie supérieur à celui du port de Rotterdam. En outre, les chefs d'équipe ont la fâcheuse habitude de travailler avec des équipes incomplètes : trois hommes effectuent un travail prescrit pour six. Cette tendance est également liée à la hausse rapide de la mécanisation qui permet d'accomplir davantage de travail avec moins de dockers. On imagine les conséquences en termes de sécurité. Le nombre de victimes mortelles par an dans le port d'Anvers est ainsi deux fois plus élevé qu'à Rotterdam, alors que les dockers y sont moins nombreux. Le syndicat n'intervient guère sur cette question, que du contraire même. À partir des années cinquante, la productivité devient en effet la principale priorité mais aussi la monnaie d'échange permettant de justifier les exigences salariales et la réduction du temps de travail.

Le 9 avril, le Parti communiste et l'*Arbeidersmacht* distribuent au bureau d'embauche des dockers anversois – « het Kot » – des tracts appelant à la grève par solidarité avec les collègues gantois. Lancée dès l'après-midi, l'action empêche l'embauche habituelle de se dérouler. L'ensemble du port n'est cependant pas à l'arrêt car la moitié des dockers anversois occupent un poste fixe et ne passent donc jamais par le « Kot ». Impossible de connaître avec précision le nombre de grévistes au cours des huit semaines d'actions, mais il avoisine sans doute les 2.000 dockers sur les 12.000 que compte le port d'Anvers.

Le même soir, l'UBOT refuse de reconnaître l'action. Le lendemain, quelques centaines de grévistes se rendent sur le Paardenmarkt pour faire reconnaître leur mouvement, mais ils tombent sur des bureaux syndicaux fermés et retranchés. Les jours suivants, les grévistes essaient de généraliser le mouvement, faisant sans cesse le tour du port pour convaincre les collègues encore au travail d'arrêter toute activité. Les échauffourées sont de plus en plus nombreuses. Le 14 avril, le bourgmestre socialiste d'Anvers, Lode

Affiche du Comité national indépendant des ouvriers portuaires pour une pièce de théâtre en 1975. (Amsab-IHS, Gand)

Craeybeckx, décide de recourir à la gendarmerie et de fermer le port aux grévistes. Seule la zone entourant le « Kot » n'est pas fermée, les grévistes n'ayant plus le droit de fouler les quais proprement dits. Ce blocage du port leur pose de gros problèmes. Leurs actions se déplacent pour une part vers la ville, sous la forme de manifestations et de meetings. Sur ces entrefaites, la RAL (« Ligue ouvrière socialiste »), un groupuscule trotskiste, et AMADA (« Tout le Pouvoir aux Travailleurs »), un groupuscule maoïste, qui essaient par tous les moyens de récupérer la base socialiste, découvrent le mouvement. Ils se mêlent aux grévistes, les poussant sans cesse à entreprendre des actions plus radicales. Le fantasme Frans Wuytack est très remarqué. Ce prêtre-ouvrier venu travailler sur le port après quelques aventures révolutionnaires en Amérique latine, devient bientôt le visage emblématique de la grève portuaire face à un comité de grève plutôt docile et dominé par le Parti communiste.

Confronté à un déficit de main-d'œuvre en raison de la grève partielle, le patronat du port d'Anvers contre-attaque le 17 avril. Il décide de fermer le bureau d'embauche et de libéraliser l'embauche journalière de dockers. Dorénavant, quiconque, même un docker non reconnu, peut être embauché. Ces dockers non reconnus sont immédiatement qualifiés de « jaunes » et de briseurs de grève. Les grévistes répondent par le sabotage et l'intimidation. L'atmosphère est de plus en plus tendue. « De nombreux jaunes ont risqué leur peau pour rien durant la grève, car les maisons qui attendent un maçon ou un vitrier ou les voitures qui ont besoin d'une visite au garage sont innombrables » fanfaronne le comité de grève. Les syndicats autorisant l'embauche libre, les grévistes se retournent également contre eux. Le 24 avril, une grande manifestation – 4.000 personnes selon les organisateurs, 1.200 selon la gendarmerie – parcourt les rues d'Anvers et passe devant les locaux de la CSC, de l'UBOT, de la *Volksgazet* et de la FGTB. Malgré d'impressionnants cordons de police autour de ces bâtiments, les vitres volent partout en éclats et des volets sont arrachés. Plus douloureux encore : le 1^{er} mai, la police doit protéger la tribune d'honneur occupée par des leaders socialistes contre la délégation de dockers grévistes présente dans le cortège.

Après cet épisode douloureux, l'UBOT continue logiquement à rejeter la grève, mais les sections gantoises et anversoises de la FGTB essaient malgré tout de renouer le dialogue avec les grévistes. En terrain neutre, à Saint-Nicolas, un compromis est élaboré avec quelques représentants des grévistes gantois. Il s'agit d'une tentative ambiguë. Le début du texte précise que les accords sociaux conclus suffisent et qu'il convient de mettre immédiatement un terme à la grève. En échange, le syndicat promet qu'aucune sanction ne sera infligée aux grévistes. À titre de compensation, la FGTB propose une petite indemnité financière, avec la promesse de prendre en compte les aspirations des ouvriers portuaires. Une proposition plus fondamentale, qui amènera à terme une grande évolution dans l'attitude des syndicats, consiste à soumettre désormais les accords sociaux à un référendum des membres. Mais le compromis ne suffit pas pour convaincre les grévistes. Au contraire, aucune délégation anversoise n'étant présente à Saint-Nicolas, les grévistes accusent le syndicat de vouloir semer la discorde entre les dockers gantois et anversoises.

Et les choses n'en restent pas là. Le 10 mai, quelques épouses de dockers se rendent sur le Paardenmarkt pour frapper aux portes et réclamer à cor et à cri les indemnités de grève de leurs hommes. Elles se jettent ensuite sur la police avec leurs parapluies et

déclenchent une bagarre générale. Durant les semaines qui suivent, les manifestations se succèdent dans les rues anversoises, des *sit-in* sont organisés, la police doit recourir aux canons à eau, des agents en civil sont attaqués dans leur voiture et sortent leurs armes quand les vitres de leur véhicule sont brisées, le prêtre Frans Wuytack est molesté et hospitalisé – mais très peu de temps –, de l'argent et des colis de nourriture arrivent de tout le pays et la grève portuaire fait l'objet de débats au Parlement.

À tout seigneur tout honneur... Puisque ce sont les dockers gantois qui ont lancé la grève, il leur appartient également d'y mettre un terme. Le vendredi 1^{er} juin, ils décident par referendum de reprendre le travail. Le lundi suivant, les Anversoises organisent eux aussi une consultation. Une courte majorité se prononce en faveur de la poursuite de la grève, mais comme il a été convenu qu'une majorité des deux tiers était requise, le travail reprend immédiatement. La reprise est très difficile, notamment parce que l'*Arbeidersmacht* appelle à la poursuite des actions sous forme de *slow-on*, qui consiste à travailler avec une lenteur et une sécurité exagérées. Plus tard dans l'année, dix-sept grévistes arrêtés sont condamnés à des peines de prison, ce qui provoque une nouvelle fois de dures confrontations sur le pavé.

Quarante ans plus tard, les diverses péripéties de la grève portuaire de 1973 restent un souvenir douloureux. Les visages d'anciens leaders syndicaux font la grimace lorsqu'on évoque cette période. Ils considèrent ces événements comme particulièrement choquants. Les leaders syndicaux socialistes consacrent leur vie à lutter pour les travailleurs, ils engrangent acquis après acquis, mais au lieu d'être respectés et valorisés, ils sont attaqués, et par leur propres troupes ! Les rapports avec les communistes ont toujours été difficiles, mais en pleine Guerre froide, ils deviennent impossibles. Le syndicat socialiste fait l'objet de vives critiques ; il est assimilé à un « appareil au service des pouvoirs capitalistes pour faire taire les ouvriers » ou devient « le véritable pilier et meilleur défenseur du capitalisme ». Mais le syndicat défend les intérêts économiques de ses membres et n'a que faire des révolutions politiques, sans parler des dictatures communistes.

La ligne de rupture n'est pas seulement politique entre le syndicat et les grévistes, il existe aussi, dans une mesure non négligeable, un fossé générationnel. En 1973, la génération de la guerre est encore solidement aux commandes et le leader syndical Dolf Vervliet est, à 56 ans, l'un des plus jeunes. En 1973, nous sommes au beau milieu de la période hippie, avec sa contestation de l'*establishment* et des jeunes qui exigent leur place dans une société qu'ils ne reconnaissent pas comme la leur. Les grévistes ne sont pas seulement des communistes prêcheurs d'idéologie, il y en a aussi « avec des cheveux jusqu'à leur derrière », qui font des *sit-in*, se promènent avec des guitares en bandoulière et arborent des chapeaux de paille. L'ancienne garde syndicale, qui cherche son salut dans des sortes d'accords de programmation sociale, ne s'y retrouve pas toujours. Une certaine désaffection s'installe. Elle se ressent notamment dans les chiffres souffreteux des affiliations, qui oscillent entre 23.000 et 25.000 tout au long des années soixante et septante. Est-ce un hasard si, à la fin des années quatre-vingt, lorsqu'une nouvelle génération surgit, le nombre de membres augmente à nouveau, pour doubler en moins de vingt ans ?

1991

Le dépavillonnement de la marine marchande belge

Vers 1985, la situation devient délicate pour la marine marchande belge. Bon an mal an, depuis les années trente, elle a toujours compté une centaine de navires et 3.000 à 3.500 marins. Mais la crise des années septante diminue considérablement la compétitivité des armateurs belges. Un monstre du Loch Ness refait surface : le dépavillonnement, un procédé qui consiste à faire naviguer des bateaux sous pavillon étranger pour éviter des impôts jugés trop lourds. Déjà dans les années cinquante, la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport mène une action contre les registres de navires bon marché utilisés notamment au Panama, au Libéria et au Costa Rica. L'un dans l'autre, les armateurs belges restent pourtant longtemps fidèles au pavillon belge, notamment grâce à la loi sur les aides au crédit maritime de 1948, que l'UBOT a défendue bec et ongles. Mais à partir de 1977, la crise frappe durement la marine marchande, avec la disparition d'un emploi sur trois, et c'est loin d'être terminé. Les pavillons nationaux disparaissent en masse presque partout. Les marins sont soustraits à la protection sociale efficace mais onéreuse de leur pays et sont de plus en plus souvent remplacés par des équipages provenant de pays moins développés. Le gouvernement belge cherche un compromis et le trouve en créant un deuxième registre dans un pays voisin et ami, le Luxembourg. En 1991, pratiquement toute la flotte belge passe sous pavillon luxembourgeois.

L'UBOT n'a d'autre choix que de l'accepter, la mort dans l'âme. Le syndicat s'est battu pendant cinquante ans pour une bonne protection sociale des marins. Au lendemain de la Seconde Guerre

Bateaux de pilotage à Ostende, 1996.
Photo : Filip Claus
(Amsab-IHS, Gand)

Navires marchands à Zeebruges. Photo :
Guido Coolens
(Amsab-IHS, Gand)





Pêcheurs grévistes bloquant l'écluse du Ringvaart de Gand.
Photo : J. Trinquet (Amsab-IHS, Gand)

mondiale, bien avant les docks, le Syndicat des Marins obtient déjà un pool spécifique pour les marins ainsi qu'un système de sécurité d'existence, permettant aux marins qui ne naviguent pas de recevoir une allocation d'attente. S'ajoutent une commission paritaire, une sécurité sociale spécifique, une augmentation salariale, des assurances contre les accidents, un congé de compensation, une *Zeemanshuis* (« Maison du marin », un lieu de séjour à quai destiné aux marins, qui fonctionnera de 1954 à 2012) et une *Maritiem Huis* (« Maison maritime », service administratif central à partir de 1970). Mais le syndicat doit désormais choisir entre la législation sociale et l'emploi. Bien entendu, il ne s'agit pas d'un véritable choix et l'UBOT accepte la réglementation luxembourgeoise qui semble malgré tout garantir un minimum de travail. Mais les choses ne se passent pas aussi bien. En effet, le nombre de marins dans le pool diminue, passant de 3.500 en 1985 à 2.000 en 1995. Au cours de la même période, le tonnage brut de la marine marchande passe de 2,3 millions de tonnes à 1,5 million. De plus en plus de marins belges sont remplacés par des travailleurs étrangers bon marché et les inscriptions à la *Hogere Zeevaartschool* (« École supérieure de navigation ») tombent à un minimum historique.

De façon assez surprenante, une inversion de tendance intervient lorsque l'Union européenne décide d'intervenir. Pour l'UE, l'aide publique des États membres pour soutenir l'économie constitue presque une insulte, mais sans cela, les leaders européens risquent de voir les États membres entraînés dans une concurrence fatale, principalement au profit des grands armateurs issus des autres continents. La pilule est difficile à avaler, mais en 1997, l'UE approuve une réglementation permettant aux États membres d'apporter un soutien financier public dans des situations précises et exceptionnelles, sous forme de régimes d'exception fiscalement favorables. Assez étrangement, les pouvoirs publics belges n'attrapent pas la balle au bond, tant on a abandonné l'idée d'une flotte nationale spécifique. En 2002, un tout nouveau régime fiscal est néanmoins adopté. C'est une réussite puisqu'en 2010, un tiers de la marine marchande navigue à nouveau sous pavillon belge. En termes de tonnage, le pourcentage est même passé de 1 % (!)

à 43 %. La flotte belge enregistre une remontée fulgurante partout dans le monde : entre 2000 et 2012, le nombre de navires passe de 167 à 277 et la capacité double pour dépasser 14 millions de tonnes. À titre de comparaison, le tonnage au pic précédent, c'est-à-dire en 1985, était de 3,5 millions. En 2012, la marine marchande belge est la 19^e du monde, loin devant la France ou les Pays-Bas. Mais le volet social de cette épopée est moins positif. L'emploi n'a certainement pas augmenté et la quasi-totalité des postes sont désormais occupés par des travailleurs étrangers. Il reste à peine un bon millier de marins belges, dont la plupart sont des officiers. Mieux formés, ils sont les seuls à tenir vaille que vaille. L'UBOT n'a plus obtenu d'améliorations significatives dans ce secteur depuis 1978.

Le sort des marins est en partie comparable à celui de l'autre groupe du personnel navigant : les bateliers et les travailleurs de la navigation intérieure. Alors qu'ils sont beaucoup plus nombreux que les marins et qu'ils représentent la moitié du transport de marchandises dans les ports, les bateliers sont toujours traités de façon impitoyable. Il s'agit d'un secteur très atomisé, et pauvre, qui dispose de peu de moyens pour investir dans la technologie moderne. Vers 1930, on dénombre 10.000 bateaux de navigation intérieure et 25.000 membres d'équipage, pour la plupart des bateliers indépendants qui vivent sur leur propre bateau avec leur famille et qui, faute de matelots, n'ont que leur épouse pour les aider. Ils ne disposent pas de leur propre syndicat. Certains bateliers travaillent aussi pour un armateur. C'est parmi ces contremaîtres-bateliers et les membres de leur équipage que l'UBOT recrute lentement mais sûrement ses premiers membres dans les années vingt. Au cours de la décennie suivante, le syndicat obtient des acquis essentiels : une bourse des bateliers – plus besoin de courir les bistrotts pour « décrocher » du fret –, un contrat de travail légal et un équipage minimum légal. Après la Seconde Guerre mondiale, l'UBOT dispose d'une section « Batellerie » à part entière. Les bateliers engrangent les mêmes acquis que les marins : sécurité sociale spécifique, commission paritaire, sécurité d'existence, réglementation sur le temps de travail, augmentation de salaire et « maison-supermarché » spécifique, le *Schipperswelzijn* dans le port d'Anvers. Tout comme la marine marchande, le trafic intérieur connaît des hauts et des bas après la guerre, jusqu'à la crise des années septante. En 1979, le secteur compte encore quelque trois mille bateaux. En 2000, ils ne sont plus qu'un bon millier.

Mais ici aussi, un revirement semble s'opérer, même s'il est plus difficile à cerner qu'au sein de la marine marchande car il n'y a pas eu un moment clé, une action ou une décision décisive. Les voies d'eau intérieures semblent avoir acquis une nouvelle aura. Considérée jusque-là comme obsolètes, ringardes et anti-économiques, elles deviennent un secteur tourné vers l'avenir, efficace et écologique. Les voies d'eau intérieures ont à nouveau le vent en poupe – sans jeu de mot ! – et enregistrent une croissance par rapport à l'ensemble du secteur du transport, contrairement au transport ferroviaire par exemple, qui continue à stagner. En 2010, la navigation intérieure transporte 150 % de marchandises en plus qu'en 1970 et est deux fois plus importante que le transport ferroviaire. Le nombre de bateaux a augmenté pour atteindre environ 1.600 unités. Le bout du tunnel semble sans cesse plus proche et la navigation intérieure va peut-être enfin connaître des progrès sociaux.

2001

Le combat contre la directive européenne sur les services portuaires

Ce 20 février 2003, la commissaire européenne Loyola de Palacio s'apprête à participer à une conférence dans le Hangar 26, derrière le bassin Bonaparte à Anvers. Après un coup de téléphone des services de police, elle y renonce. Les syndicats, informés de sa venue, se sont rendus en masse à l'endroit où doit se tenir la conférence. La délégation de l'UBOT surtout se manifeste en rompant le cordon policier et en se postant à l'endroit qui lui semble le plus approprié. Mais madame la Commissaire aura la sagesse de ne pas se montrer.

La publication du *Livre vert relatif aux ports et aux infrastructures maritimes* en décembre 1997 est loin d'être une bonne nouvelle pour les syndicats portuaires en Europe. Dans ce Livre vert, la Commission européenne exprime sa volonté d'étendre la libéralisation des marchés européens aux services portuaires. Fini donc le pool des travailleurs portuaires protégé par la loi et limité par la reconnaissance du statut de travailleur portuaire – comme le prévoit en Belgique la loi Major de 1972 – et auquel les utilisateurs des ports doivent obligatoirement s'adresser. Aux yeux de l'Europe, le pool des dockers est assimilable à une entreprise qui fournit des services. La concurrence avec d'autres entreprises semblables fera donc baisser les prix, ce qui favorisera en fin de compte la prospérité en Europe. Les syndicats sont en désaccord total avec cette vision des choses. Pour eux, le statut du docker est essentiel afin de garantir le niveau de vie des huit mille travailleurs portuaires et de leurs familles. Ils ne cessent de rappeler que la formation, la connaissance du terrain et l'expérience acquise constituent le meilleur moyen de garantir la qualité du travail et la productivité dans les ports.

Manifestation européenne à Anvers, le 13 décembre 2001. Photos : Bob Baete (UBOT, Anvers)



Lorsqu'en 1999, Loyola de Palacio, membre du parti conservateur espagnol, se voit attribuer la compétence des ports, les syndicats savent qu'ils doivent s'attendre au pire. En février 2001, elle présente une proposition de directive portuaire autorisant l'auto-assistance (les transporteurs pourraient assurer eux-mêmes le chargement et le déchargement des navires) sans recours aux travailleurs portuaires reconnus. Consternée, l'UBOT décide d'engager un combat de titans et d'essayer, pour la première fois dans l'histoire de l'Union européenne, de crier halte à la politique néolibérale de la Commission européenne. En septembre 2001, l'UBOT informe ses membres et à peine un mois plus tard, quelque cinquante militants manifestent à Gand contre la directive sur le travail portuaire. Le slogan de la manifestation ne laisse planer aucun doute : « Pour l'Europe aussi : pas touche à la loi Major sur le travail portuaire ! ». Le syndicat des dockers se met à chercher activement des alliés. Il contacte d'abord la parlementaire européenne Kathleen Van Brempt et, en décembre, une manifestation européenne à laquelle participent les trois syndicats belges des dockers réunit 2.000 militants dans les rues de Bruxelles.

L'année suivante, en 2002, les syndicats des ports constituent un front commun et associent l'ETF, la Fédération Européenne des Ouvriers du Transport, à leurs actions. Les syndicats décident de frapper fort. Le 7 juin, ils bloquent les cinq principales voies d'accès au port d'Anvers. L'UBOT cherche encore d'autres alliés et les trouve notamment chez les dockers de Marseille. En novembre, l'UBOT convoque une conférence réunissant tous les syndicats des ports de la mer du Nord pour discuter ensemble de la coordination d'actions internationales. La conclusion de la conférence est claire : non à la directive portuaire, et si directive il doit y avoir, non à l'auto-assistance !

En 2003, l'examen du texte incriminé figure à l'ordre du jour du Parlement européen et les syndicats maintiennent la pression. Le 17 janvier, les ports belges sont à nouveau paralysés par une grève générale de 24 heures – entre-temps, après une interdiction d'organiser des barrages routiers, des échauffourées ont eu lieu avec les forces de l'ordre. Au mois de mars, pendant les débats parlementaires, des milliers de dockers venus des quatre coins d'Europe, manifestent devant le Parlement, tant à Bruxelles qu'à Strasbourg. Finalement, le Parlement européen ne suit ni les revendications syndicales, ni les projets de la Commission européenne et un nouvel examen de la directive est prévu pour le mois de novembre. À l'occasion d'une nouvelle réunion européenne organisée à Anvers, les syndicats décident de monter une nouvelle fois au créneau et organisent des manifestations à Rotterdam (8.000 participants) et en septembre à Barcelone (5.000 participants). Le jeudi 20 novembre 2003, l'impensable se produit : pour la première fois dans l'histoire de l'Union européenne, une proposition de libéralisation de la Commission européenne est rejetée par une très courte majorité de 229 voix contre 209 voix et 16 abstentions. Relevons qu'en réalité le Parlement européen avait l'intention d'approuver la directive sur les ports, mais en l'assortissant d'une autorisation obligatoire de manière à permettre le maintien d'un pool des travailleurs portuaires comme prévu par la loi Major, ce qui était inacceptable pour la Commission.

Les syndicats crient victoire, De Palacio panse ses plaies et en tire ses conclusions. En 2004, juste avant la fin de son mandat, elle réintroduit sa proposition de directive portuaire. Cette nouvelle version prévoit une obligation d'autorisation, comme demandé par le Parlement. Mais personne ne la suit, la méfiance est désormais trop grande. Les syndicats sont intraitables, la seule bonne directive est celle qui ne verra pas le jour et, de toute façon, la base de la nouvelle proposition reste d'inspiration néolibérale. Assez



Manifestation européenne à Anvers, le 13 décembre 2001. Photo : Bob Baete (UBOT, Anvers)

curieusement, à l'autre bout de l'échiquier social et économique, on n'est pas content non plus : les ports britanniques privatisés rejettent également la proposition, évidemment parce qu'ils sont *British* et rejettent donc tout ce qui vient d'Europe, mais aussi parce qu'ils estiment que la proposition de directive procède trop d'une pensée unique alors qu'on est en présence d'un secteur fondamentalement diversifié. Enfin, le Parlement européen lui aussi montre peu d'enthousiasme pour ce qui demeure, en fin de compte, une mauvaise directive.

Même si la deuxième version de la directive ne bénéficie plus d'aucun soutien substantiel, les syndicats des dockers jugent utile de rouler une nouvelle fois des mécaniques. Le 16 janvier 2006, deux jours avant le débat au Parlement européen, une manifestation de plus de 9.000 dockers européens, un record, traverse les rues de Strasbourg. La manifestation est houleuse, ces dockers n'ont pas l'intention de se laisser faire, des troubles éclatent, il y a des affrontements violents avec les forces de l'ordre, des dockers sont arrêtés, certains seront condamnés et écoperont même d'une peine d'emprisonnement.

Le 18, le Parlement européen rejette pour la deuxième fois la proposition de directive portuaire avec une majorité écrasante : 520 voix contre 120 et 25 abstentions. Au mois de mars, la Commission européenne se résigne enfin et retire officiellement et définitivement la proposition de directive portuaire. Le combat a été gagné, une victoire historique a été remportée : le Petit Débardeur – la statue symbolisant le docker, érigée devant l'hôtel de ville d'Anvers – a vaincu le Moloch européen.

Mais rien n'est jamais définitivement acquis. Quelques années plus tard, la Commission européenne met en place une série de groupes de travail chargés d'étudier la problématique du travail portuaire dans toute sa diversité. De prime abord, il n'est plus question d'une directive mais d'une *soft law*, bien entendu dans le cadre du dialogue social avec l'ensemble des parties concernées... Par la même occasion, on fait sentir clairement que dans l'Europe de la libre circulation des biens et des services, la Belgique et son système spécifique du travail portuaire est le plus mauvais élève de la classe. La vigilance reste donc de mise.

2010

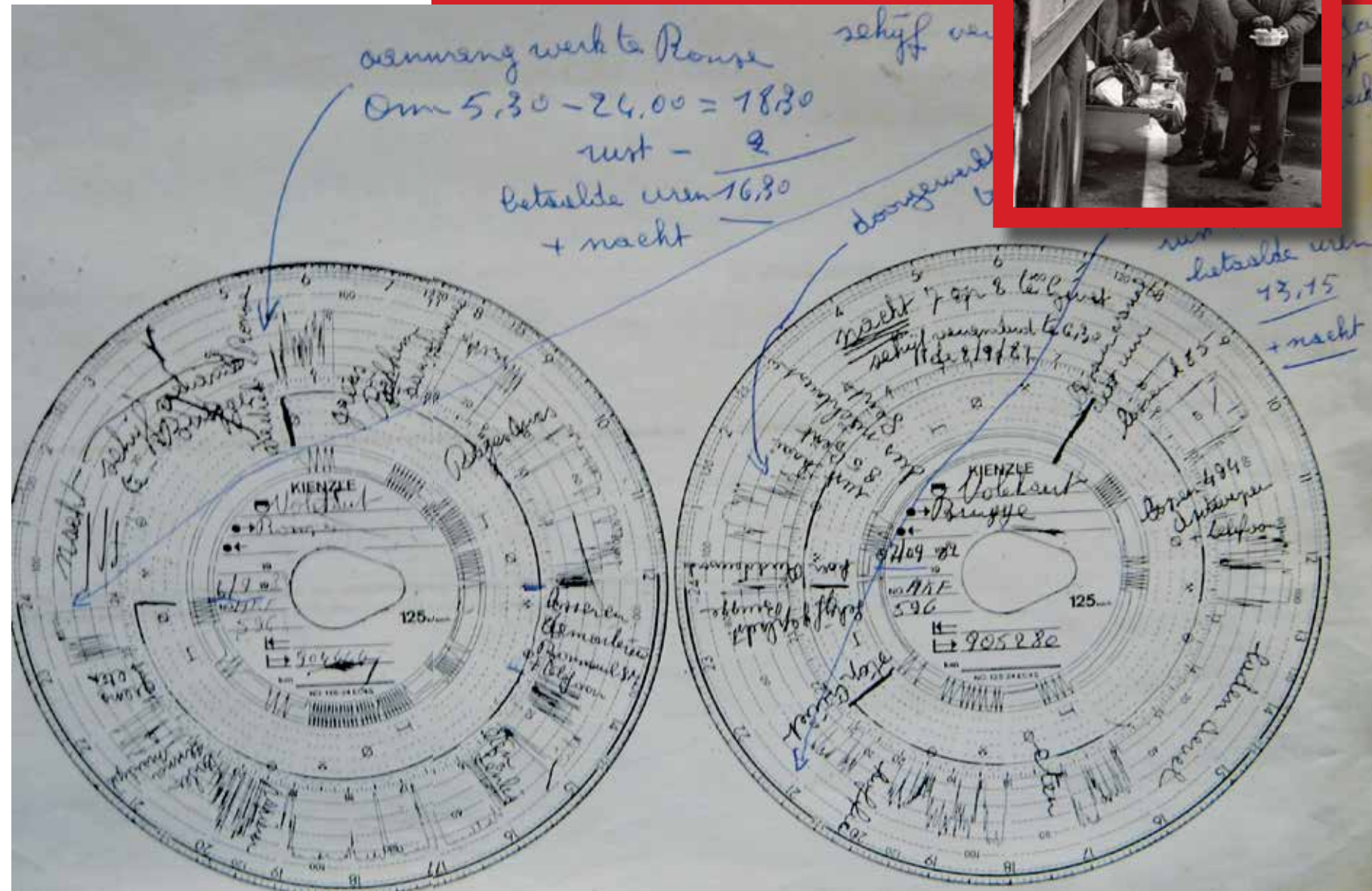
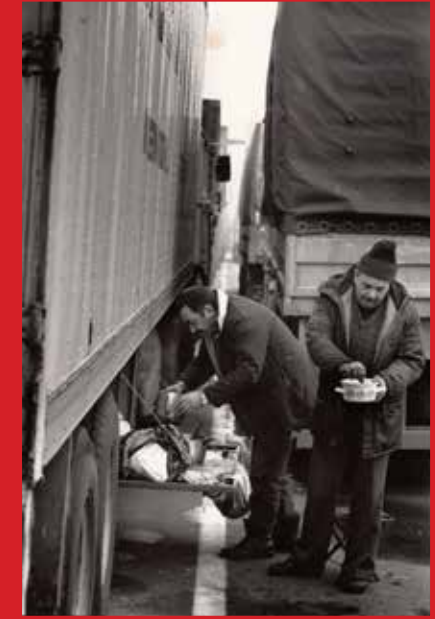
Le dumping social dans le transport routier en Europe

Un nombre croissant de chauffeurs professionnels belges perdent leur emploi car des sociétés-écrans ayant leur siège principal dans des pays comme la Slovaquie ou la Bulgarie opèrent sur le marché international du transport. Les chauffeurs d'Europe de l'Est ne gagnent qu'un maigre salaire et campent des semaines durant dans leurs camions stationnés sur des parkings autoroutiers crasseux. Ils sont acheminés en camionnettes de leur pays d'origine et rentrent chez eux avec la même camionnette qui amène les chauffeurs venant les remplacer. Leurs camions sont immatriculés à l'étranger mais quittent rarement le territoire belge. Seuls les documents voyagent entre les deux pays lorsqu'il s'agit de ramener prétendument le camion au pays d'immatriculation pour lui faire passer un contrôle technique.

Mercredi 14 avril 2010. Une équipe de l'UBOT arrive à Bratislava. Depuis trois ans, l'UBOT mène une enquête sur les routiers étrangers qui fréquentent les parkings autoroutiers belges. Cette enquête permet de conclure que la capitale slovaque jouit d'une grande popularité auprès des transporteurs belges qui y organisent des montages en installant des sociétés fictives. L'UBOT décide de se rendre sur place pour reconnaître le terrain. L'équipe entame son périple dans les rues de Bratislava. À la première adresse, elle trouve au moins soixante entreprises, dont six transporteurs belges. L'équipe prend des photos, mais un concierge nerveux les somme d'arrêter. À l'adresse suivante, tout aussi douteuse, la délégation syndicale doit à nouveau quitter les lieux précipitamment, mais elle a néanmoins le temps de noter la présence d'une autre entreprise belge. L'équipe poursuit sa tournée, adresse après adresse, entreprise après entreprise, et constate qu'il s'agit chaque fois d'entreprises fictives. « Il est à noter qu'à aucun des endroits visités, nous n'avons trouvé de

Disque d'un tachygraphe analogue. Remplacé depuis 2005 par le tachygraphe digital. (UBOT, Anvers)

Chauffeurs de camion à Zeebrugge, 1988. Photo : Patrick De Spiegelaere © SOFAM (Amsab-IHS, Gand)





Action des chauffeurs contre le dumping social, organisée par l'UBOT, 24 septembre 2012. (UBOT, Anvers)

camions », nous raconte un membre de l'équipe, « ce serait d'ailleurs impossible car aucune des adresses visitées ne disposait d'un parking pour camions. Ni d'espaces de stockage ou de garages. À de nombreux endroits, seule une plaque ou une boîte aux lettres témoigne de la présence d'une entreprise ».

En 2010, le dumping social, organisé généralement avec des chauffeurs d'Europe de l'Est est le fléau qui met à mal le secteur du transport routier. Pour comprendre l'origine du problème, il faut remonter dans le temps, plus précisément vers 1990. Les principales préoccupations syndicales sont alors les temps de repos et le tachygraphe, les arrêts aux postes frontières, la sécurité routière et les contrôles d'alcoolémie. La concurrence des pays voisins qui connaissent de moins bonnes conditions salariales n'est pas encore une préoccupation majeure.

Pourtant, certains signes sont déjà bien perceptibles. La plupart des pays européens protègent les transports routiers intérieurs et n'autorisent le cabotage, c'est-à-dire des transports effectués à l'intérieur d'un pays par des firmes étrangères, qu'au compte-gouttes. Fin 1990, on apprend que le Benelux autorisera le cabotage entre les Pays-Bas, la Belgique et le Luxembourg. Cette décision est considérée comme le prélude à l'instauration du marché unique européen en 1993. L'UBOT, alarmée, exige que la barre soit mise au même niveau pour tout le monde, c'est-à-dire au niveau des meilleurs salaires.

Du fait de l'entrée de l'Espagne et du Portugal dans l'Union européenne depuis 1986, l'UBOT exprime en outre ses préoccupations quant à l'affluence attendue de chauffeurs à bas salaires d'Europe méridionale. Mais au début des années nonante, il est davantage question d'une pénurie de chauffeurs. Les employeurs ne cessent de demander de pouvoir faire appel à des chauffeurs étrangers. L'UBOT, méfiante, réagit négativement, estimant qu'il vaut mieux relever les salaires, améliorer les conditions de travail et prévoir une formation plus efficace pour augmenter l'attrait de la profession pour les jeunes. Pendant l'année scolaire 1990-1991, l'enseignement professionnel organise pour la première fois une formation de chauffeur. Le 26 juin 1992, les 46 premiers diplômés de chauffeur professionnel sont remis à l'occasion d'une cérémonie solennelle à l'hôtel de ville de Bruxelles. Mais que représentent 46 diplômés par rapport à une flotte de 50.000 camions ? Un contrôle de la gendarmerie début 1993 dans le port de Gand aboutit à un résultat déconcertant. En quelques heures, 77 chauffeurs de camion sont verbalisés : manipulation du tachygraphe, absence de licence, absence d'assurance, deux chauffeurs roulent même sans disposer de permis de conduire... Autre maladie alors très contagieuse : les camions sont systématiquement en surcharge.

Tout cela ne contribue guère à la sécurité... Au cours de la même décennie, plusieurs graves accidents de la circulation aux conséquences dramatiques, dans lesquels sont souvent impliqués des camions, défraient la chronique. La terrible catastrophe dans le tunnel du mont Blanc, le 24 mars 1999 (un camion belge avait provoqué un incendie entraînant la mort de 41 personnes), vient compléter la série noire. Dans l'opinion publique, on estime qu'il est temps de s'attaquer au fléau des cowboys de la route. Le gouvernement présente une série de mesures : retrait du permis de conduire, amendes plus élevées en cas de non-respect des temps de conduite et de repos, permis de conduire à points, radars automatiques, etc. Ces mesures ne sont pas toutes mises en œuvre, mais il est clair que c'est le comportement des chauffeurs qui est en ligne de mire. Contrainte à la défensive, l'UBOT réagit en organisant, à partir de 1997, des actions de sensibilisation à la sécurité routière, notamment la campagne « La fatigue tue ».

Mais la véritable menace vient de l'étranger. Au niveau international, le climat se détériore : l'année 1992 est marquée par des actions d'envergure contre les plans de réforme européens. En France, les routiers se mettent en grève et leurs barrages routiers paralysent le pays pendant plusieurs mois. Et un problème de taille se dessine à l'horizon : celui des chauffeurs d'Europe de l'Est. Le terrible accident survenu en 2001 dans le tunnel du Saint-Gothard avec 11 morts a été causé par un camion belge conduit par un chauffeur illégal d'Europe de l'Est. Quelques mois plus tôt, on avait découvert à Alost un groupe de 24 chauffeurs lituaniens traités comme des esclaves par leur employeur pour ensuite être largués comme des kleenex. Pourtant, le dumping social au départ d'Europe de l'Est n'a pas encore commencé. En 2002, les employeurs continuent à se plaindre d'un manque de chauffeurs, le syndicat continue à réclamer des augmentations salariales et des formations plus performantes. Mais le pire est à venir. Une journée d'action internationale pour lutter contre la fatigue des chauffeurs constitue alors le point d'orgue des actions de sensibilisation. Dans le même temps, l'emploi connaît une augmentation spectaculaire, passant de 44.000 chauffeurs en 1996 à 56.000 en 2000. La police de la route intensifie les contrôles dans le cadre d'une lutte acharnée contre les infractions aux temps de conduite, les camions surchargés et le non-respect des dis-

tances entre les véhicules. L'UBOT adopte une position catégorique : « L'Union Belge des Ouvriers du Transport est favorable à des contrôles renforcés. Les contrôles permettent en effet d'améliorer la sécurité dans le secteur, de combattre la concurrence déloyale et profitent de façon générale aux chauffeurs professionnels ».

En 2004, huit pays d'Europe de l'Est font leur entrée dans l'Union européenne. C'est le cas notamment de la Pologne et de la Slovaquie. À peine un an plus tard, le problème devient patent : sur les routes belges circulent de plus en plus de camions d'Europe de l'Est conduits par des chauffeurs d'Europe de l'Est, profitant ainsi – de manière légale ou illégale – des importantes différences sociales et fiscales avec les autres pays européens. « Force nous est de constater que la tendance à la délocalisation dans les transports routiers internationaux belges est plus grande que nous le croyions », précise l'UBOT fin 2005, à l'occasion de deux reportages retentissants diffusés à la télévision flamande sur la vie des chauffeurs d'Europe de l'Est en Belgique.

Le problème continue à s'amplifier les années suivantes. C'est le dumping social pur et dur. L'UBOT n'a rien contre les routiers étrangers, mais elle est opposée à leur exploitation par des employeurs véreux qui font travailler ces chauffeurs comme des esclaves pour un salaire de misère, expulsant ainsi du marché les chauffeurs rémunérés aux conditions en vigueur en Belgique. En 2009, l'UBOT lance la contre-offensive en envoyant une lettre ouverte au ministre en charge du dossier et en organisant une table ronde. Le 19 mai, le syndicat organise une première grande marche sur Bruxelles pour protester contre le dumping social qui met à mal le marché du transport routier. Les actions sont portées au niveau européen où le Parlement a adopté, le 29 avril, un règlement historique sur le cabotage routier qui devrait en principe rendre impossible la pratique des entreprises écrans. Mais les employeurs véreux sont plus malins qu'on ne le croit et une intensification des actions s'avère nécessaire. L'expédition à Bratislava, que nous avons déjà évoquée, aboutit à la publication d'un Livre noir et, fin 2011, l'UBOT organise avec ses homologues français et néerlandais des actions sur les autoroutes belges. Une chose est claire : le combat est loin d'être gagné.

Le dumping social dont sont victimes ces chauffeurs au rabais n'est pas le seul problème auquel est confronté le secteur du transport routier. Il faut également évoquer le remplacement de chauffeurs salariés par de faux indépendants. En 2009 et 2010, l'UBOT organise avec l'ETF – la Fédération européenne des Ouvriers du Transport –, plusieurs convois de camions convergeant vers Bruxelles pour manifester contre le phénomène du dumping. L'UBOT continue à œuvrer pour une meilleure sécurité de la profession par le biais d'actions visant à assurer aux chauffeurs un sommeil réparateur et éviter ainsi l'assoupissement au volant, mais aussi à permettre une protection optimale contre les produits toxiques transportés ou à mieux équiper les parkings autoroutiers.

Dans le secteur du Transport routier et de la Logistique, les chauffeurs de camion ne sont certainement pas les seuls à être confrontés à d'importants problèmes structurels. Le personnel des aéroports qui assure notamment la manutention des bagages est soumis à une pression croissante, une situation qui est à l'origine d'une grève à Zaventem en août 2008. Trois ans plus tard, lorsqu'il est question d'autoriser la venue d'un troisième manutentionnaire à Bruxelles-National – qui, selon le personnel, accentuerait la concurrence au détriment des travailleurs – les ouvriers se mettent à nouveau en grève. Aujourd'hui

Plainte contre le dépaillonnage en Europe de l'Est. Dans: En route, (2010)4. (UBOT, Anvers)



encore, la concurrence impitoyable impose aux travailleurs une flexibilité de plus en plus grande. Il n'est plus question de faire une seule équipe, mais bien deux équipes par jour. La manutention des avions doit se faire de plus en plus rapidement avec de moins en moins de personnel. Deux tiers des travailleurs souffrent de lésions dorsales et de douleurs articulaires. En mai 2013, une nouvelle action de grève d'envergure paralyse l'aéroport de Zaventem. Inutile de préciser que ces actions, qui perturbent le trafic aérien pendant plusieurs jours, retiennent toute l'attention des médias.

Dans d'autres sous-secteurs, la situation est heureusement moins tendue. Chez les conducteurs de bus et les déménageurs, on tente par exemple de réguler davantage le secteur par l'instauration de badges d'identification et de titres de compétence. En 2005, le sous-secteur de la logistique, en pleine expansion, a enfin été doté d'une meilleure réglementation et, quelques années plus tard, toutes les entreprises logistiques ont été re-



Journée d'action contre l'exploitation des chauffeurs de camion en novembre 2010. (UBOT, Anvers)

groupées au sein de la commission paritaire du transport. Sur le plan national, le secteur Transport routier et Logistique compte quelque 62.000 travailleurs en 2012, dont près des deux tiers sont syndiqués. Dans ce secteur, l'UBOT affine plus de 20.000 travailleurs. L'évolution la plus marquante s'est produite au cours des années nonante. Un nombre croissant d'entreprises et de magasins se sont efforcés de réduire les espaces de stockage en demandant une livraison des marchandises juste avant l'épuisement du stock – le fameux « juste-à-temps » ou « flux tendu ». Cela signifie bien sûr que les entreprises de distribution doivent assurer les livraisons toujours plus rapidement selon des schémas très stricts, ce qui engendre une croissance exponentielle du secteur logistique. Au sein de l'UBOT, le Transport routier et Logistique est, en 2010, le secteur le plus important, une évolution historique au sein d'une centrale professionnelle dont la base est constituée depuis sa création par les dockers, les travailleurs portuaires les plus nombreux. Autre évolution historique à relever : le secteur économique qui se déplace de la Flandre vers le pool de croissance qu'est devenue la Wallonie, avec comme résultat le poids croissant des sections bruxelloise et wallonne au sein de cette centrale syndicale dont la base était traditionnellement en Flandre.