

— 355.49 (00) « 1914/18 » : 359 (693)

Bibliothek  
der  
Bijzondere Scholen  
Université de Gand  
Bibliothèque  
des  
Écoles Spéciales  
N°

# Le rôle de la Marine belge pendant la guerre 1914-1918

PAR

**Alf. PIERRARD**

Directeur Général honoraire de la Marine

*Conférence du 23 avril 1931.*

Les grands événements qui bouleversent l'humanité ont toujours des à-côtés que l'Histoire qui procède par grandes masses est forcément obligée de passer sous silence, l'ensemble lui masquant le détail. Le bruit formidable de la grosse artillerie étouffe à peu de distance d'un champ de bataille le crépitement de la fusillade et l'œil de l'aviateur le plus exercé ne peut distinguer, dans la plaine immense qu'il domine, l'humble sentier qui serpente à travers les champs, et qui, pourtant, a son rôle marqué dans l'économie des voies de communications de la contrée. Mais, quand l'historien a passé, arrive le chroniqueur, qui, des épis dédaignés, peut, en glanant, composer une gerbe encore présentable.

C'est une gerbe de ce genre que je voudrais aujourd'hui vous présenter, en évoquant devant vous mes souvenirs et en retracant le rôle joué par nos malles-postes et par notre marine marchande pendant la guerre mondiale de 1914 à 1918.

Le brutal ultimatum du 2 Août n'avait pas pris l'administration de la Marine au dépourvu. Celle-ci, depuis longtemps, possédait, dans un tiroir secret, un plan de mobilisation civile adapté aux différentes hypothèses de violation dont le territoire de la Belgique neutre pourrait être l'objet.

En l'occurrence, l'attaque venant de l'Est, il s'agissait pour nous de maintenir coûte que coûte la liaison établie par la ligne Ostende-Douvres entre la Belgique et la Grande-Bretagne, mais en même temps il fallait mettre à l'abri d'un raid éventuel de torpilleurs allemands sur Ostende, port ouvert, ceux de nos paquebots, qui, par leur vitesse et leurs qualités nautiques auraient pu facilement être transformés en croiseurs auxiliaires et qui par conséquent offraient un intérêt militaire pour l'ennemi.

Le souvenir de l'attaque brusquée de la flotte japonaise sur Port-Arthur en 1904 était encore présent à toutes les mémoires. Aussi, dès le 1<sup>er</sup> Août au matin, jour où la mobilisation générale fut décrétée, deux de nos cinq paquebots à turbines, le *Jan Breydel* et le *Pieter Deconinck*, reçurent-ils l'ordre de se réfugier à Anvers où la *Princesse Elisabeth* se trouvait déjà, tandis que les deux autres, de dimensions plus plus petites que les précédents, la *Ville de Liège* et la *Stad Antwerpen*, reçurent l'ordre d'entrer dans le canal d'Ostende à Bruges, d'où ils auraient pu, éventuellement, gagner la passe des Willingen et l'Escaut par le canal de Zeebrugge.

L'entrée en guerre de l'Empire britannique, qui assurait aux Alliés la maîtrise de la mer du Nord, rendit heureusement, inutiles ces premières mesures de précaution, et nos paquebots purent, dans des conditions relatives de sécurité, continuer leur service, mais avec Folkestone comme port d'aboutissement en Angleterre, car le Port de Douvres, avait été immédiatement repris par l'Amirauté et transformé en port de guerre.

Dans les premiers jours du mois d'Août, l'affluence des passagers fut considérable, Belges et Anglais, momentanément éloignés de chez eux, mettant une hâte égale à regagner leurs foyers respectifs. Trente mille personnes environ traversèrent la Manche dans ces conditions. Puis cette fièvre d'exode se calma ; bientôt deux traversées par jour dans chaque sens suffirent aux besoins du service, et même à partir du 19 Août un seul départ quotidien dans chaque sens fut maintenu. Au surplus, des mines vagabondes venaient de faire leur apparition dans nos eaux et la prudence commandait de supprimer les voyages de nuit.

Le 20 Août, le Gouvernement, réfugié depuis l'avant-veille à Anvers, appela à lui toutes les malles à turbines, laissant aux seules malles à aubes, au nombre de cinq, la charge de transporter en Angleterre les familles belges qui commençaient à quitter le pays. Les commandants de ces navires, toutefois, avaient

l'ordre de rallier Anvers ou un port anglais, suivant les circonstances, pour le cas où Ostende serait menacée par l'ennemi.

Cette crainte n'était pas chimérique, car une poignée de batteurs d'estrade aurait pu facilement s'emparer de cette ville sans garnison, et de fait, l'événement faillit se produire le 22 Août à la suite d'une escarmouche, au pont de Snaeskerke, entre un peloton de cavalerie ennemie et une patrouille de gendarmes belges, où ceux-ci, heureusement, eurent le dessus.

A partir de ce jour l'importante encaisse de la Banque Nationale à Ostende, qui courait le risque d'être saisie, comme l'avait été peu de temps auparavant celle de la Banque Nationale à Hasselt fut mise en sûreté à bord d'une malle-poste tenue sous pression jour et nuit et prête à gagner la grande rade à la moindre alerte.

Le 22 Août, également, inaugurant un service où nos malles devaient exceller par la suite, la *Stad Antwerpen* transporta à Caen un groupe de quelque deux cents soldats malades évacués des hôpitaux militaires de Bruges et d'Ostende.

Du 27 au 30 Août d'autres malles coopérèrent au débarquement du corps expéditionnaire anglais qui se portait au secours d'Anvers, puis à celui des débris de la division de Namur, 4,000 hommes environ qui, après la chute de cette place, avaient réussi à gagner la France d'où ils étaient rapatriés par les transports *Virginia* et *Ceylan*.

Le mois de Septembre à Ostende fût calme, notre littoral semblant avoir été oublié par les Allemands dans leur marche « nach Paris ». La ville cependant s'emplissait peu à peu de réfugiés venus de l'intérieur et qui cherchaient à gagner l'Angleterre. Du 19 Août au 13 Octobre, 50,000 personnes, environ, furent transportées par les malles vers ce pays; mais, en dehors de la panique des derniers jours, aucun incident n'est digne d'être noté durant cette période.

C'est plutôt vers Anvers que l'intérêt se porte alors.

C'est à bord du T. S. *Jan Breydel* que Sa Majesté la Reine prit passage le 31 Août avec les Enfants Royaux, âgés alors respectivement de 13, 11 et 8 ans, pour les conduire en Angleterre, un Zeppelin, quelques jours auparavant, ayant manifestement visé de ses bombes le Palais de la Place de Meir où la Famille Royale était installée.

A seize ans d'intervalle je ne puis me rappeler encore, sans

émotion, les incidents de ce voyage et les paroles que m'adressa le Roi en me priant de veiller sur Sa Famille pendant la traversée.

Etais-ce le premier pas vers l'exil?

Etais-ce le démembrément de la Patrie qu'il fallait voir au bout de cette guerre effroyable et sans merci?

L'avenir était sombre, car jusque là, écrasées par le nombre, nos troupes héroïques avaient dû céder pas à pas le terrain; l'armée française était toujours en retraite et le coup de foudre de la Marne n'avait pas encore marqué le Kaiser, au front, du signe indélébile de la défaite.

Et mon cœur se serra davantage, lorsqu'à la sortie de nos eaux, à Bath, nous fûmes arraisonnés par un croiseur néerlandais dont un officier vint à notre bord, et que je dus révéler à cet officier la qualité de nos illustres passagers...

Mon oppression ne cessa qu'au large de Westkapelle, lorsque, dans un clair rayon de soleil, j'aperçus quatre destroyers anglais qui nous attendaient pour nous donner l'escorte et que les pavillons de ces navires s'abaissèrent ensemble devant le nôtre à la fois comme un signe d'espérance et comme un hommage rendu à la Belgique héroïque et à sa Reine, par la plus puissante marine du monde.

La Reine qui ne resta que peu de jours en Angleterre, revint le 7 Septembre à Anvers par le même paquebot.

C'est également à bord de diverses de nos malles que les fonds du Trésor, déposés dans les caves de la Banque Nationale à Anvers, furent transportés en Angleterre et, de la sorte, furent soustraits à l'ennemi.

C'est à bord du *Rapide* que passa en Angleterre la délégation parlementaire qui se rendait en Amérique pour essayer de rallier le président Wilson à notre cause. C'est enfin à bord du T. S. *Jan Breydel* que s'embarquèrent, le 6 Octobre, les membres du Corps diplomatique qui avaient suivi le Gouvernement à Anvers et qui le suivaient à Ostende, où ils ne devaient, du reste, que s'arrêter à peine avant de repartir pour le Hâvre.

Ce voyage n'était pas exempt de dangers : non pas qu'une attaque en mer fût à craindre, mais parce qu'un champ de mines immense mouillé dans la Mer du Nord et jusque dans nos eaux littorales rendait la navigation périlleuse. En dépit des précautions les plus minutieuses, un contact avec un de ces terribles engins était toujours possible et l'on ne peut s'empêcher de rester un peu rêveur devant la singularité de cette situation,

unique dans l'Histoire, de tout un Corps diplomatique, exposé à sauter en bloc, lorsqu'on songe qu'en temps ordinaire il suffit d'une offense, même légère, à la personne d'un diplomate, pour déclencher une guerre !

A cette époque, le temps, il est vrai, n'était pas aux rêveries, mais à l'action, et l'on agissait après avoir supputé rapidement les chances bonnes ou mauvaises d'une expédition.

En dehors de ces voyages spéciaux qui empruntent aux faits mêmes une sorte de grandeur historique, les malles-postes, pendant le siège d'Anvers, eurent à effectuer de nombreux transports de réfugiés vers l'Angleterre et vers Ostende.

Dans les derniers jours de l'investissement surtout, alors que le canon grondait jour et nuit et que les obus se rapprochaient de la ville, la population affolée montait littéralement à l'assaut de toute malle-poste en partance, et il fallut les mesures de police les plus rigoureuses pour empêcher des accidents de se produire.

Le 7 Octobre, l'Armée était en retraite déjà par l'étroit couloir que l'ennemi avait eu la maladresse de laisser ouvert sur la rive gauche de l'Escaut entre ce fleuve et la Hollande quand les services administratifs civils des différents ministères se replièrent à leur tour sur Ostende. A part le danger des mines la mer était libre : ils le firent à bord de nos paquebots.

L'arrivée du Gouvernement à Ostende et le repli de nos troupes vers l'Yser n'étaient pas faits, on le conçoit, pour rassurer les populations du littoral et celles qui avaient cru trouver là-bas un refuge sûr en attendant la fin de la guerre. Celle-ci, avait-on pensé tout d'abord, ne pouvait se prolonger longtemps ; mais les événements commençaient à faire mentir les prévisions. Rentrer chez soi c'était courir au devant d'un danger que de nouvelles couches de réfugiés n'annonçaient chaque jour que trop réel. Il fallait donc fuir, fuir plus loin, et seule l'Angleterre semblait offrir, à l'abri de ses côtes, un asile inviolable.

C'est donc encore à nos malles-postes que des dizaines de milliers de gens affolés demandèrent le salut.

Alors ce fut, du 7 au 13 Octobre, à la gare maritime d'Ostende, un encombrement continu. Les bagages amoncelés dans les salles donnaient à celles-ci l'aspect de véritables campements. Les départs succédaient aux départs. Chaque fois qu'un paquebot venait se placer au débarcadère, c'était vers lui la ruée de ceux qui avaient eu la chance de pouvoir se procurer un billet et,

quand le navire surchargé larguait ses amarres, ceux qui n'avaient pu y trouver place, refoulés dans la gare, retournaient déconfits, la figure anxieuse, s'asseoir sur leurs malles, jusqu'à ce qu'un nouveau départ fut annoncé.

Lorsque, dans la soirée du 12 Octobre, le bruit courut que le Gouvernement s'embarquerait le lendemain, la panique redoubla et dès la pointe du jour le 13, la gare et ses abords furent littéralement envahis par la foule. Pourtant, ce jour-là, la *Marie-Henriette* seule put embarquer des réfugiés, les autres paquebots ayant été réquisitionnés pour l'armée et pour le Gouvernement. Elle fut d'ailleurs prise d'assaut, au milieu de scènes indescriptibles provoquées par la présence d'un avion ennemi qui, semblable à un épervier, décrivait des cercles au-dessus du port et duquel on s'attendait, à chaque instant, à voir tomber des bombes.

Il en résulta que des quantités considérables de bagages ne purent être embarqués en même temps que leurs propriétaires et devinrent, par après, la proie des pillards et de l'ennemi.

Vers huit heures le *Peter de Coninck* partit pour Le Havre emportant les ministres à portefeuilles, les ministres d'Etat et les membres du Corps diplomatique.

Le trajet était long, la marche peu rapide par suite de la nécessité de ménager le combustible, le paquebot n'arriva qu'à la tombée du jour dans cette ville hospitalière qui, pendant quatre ans, allait servir de Capitale à la Belgique non-occupée.

Le Ministre de la Marine française, M. Augagneur, entouré d'autorités civiles et militaires y attendait le Gouvernement belge. Quoique fort cordiale, la réception fut simple, car trop d'angoisse était dans les cœurs pour que l'on songeât à entourer cette cérémonie de la moindre pompe. Mais ce fut aux cris mille fois répétés de : « Vivent les Belges ! Vivent nos sauveurs ! », que la population havraise acclama le cortège des voitures qui emportaient, vers Sainte-Adresse, les ministres et leur suite.

Le 14, le 15 et le 16 Octobre, l'évacuation des réfugiés, à Ostende se continua par toutes celles des malles qui, entre-temps, avaient pu rentrer au port. Le 17 au matin les Allemands faisaient leur entrée dans la ville : ils y trouvèrent un port complètement vide.

A peine le Gouvernement était-il installé à Sainte-Adresse, que commençait la bataille de l'Yser, bataille formidable dont l'issue devait avoir sur la suite des événements l'importance que l'on sait.

Les hôpitaux de Dunkerque et de Calais n'avaient pas tardé à être encombrés de nos blessés héroïques. Coûte que coûte, il fallait faire de la place pour les nouveaux arrivants ou les évacuer par la mer, car le chemin de fer congestionné par le transport des troupes anglaises et françaises ne pouvait être utilisé par les Belges et c'est à nos malles que l'on eut recours. Près de huit mille blessés furent de la sorte évacués pendant la bataille et plus de cinq mille autres le furent pendant les jours suivants, en tout : 13,455.

Un autre problème plus angoissant, peut-être, se posait en même temps pour notre Etat-Major. L'Armée, coupée de toute base, était sur le point de manquer de munitions. Une pyrotechnie de fortune avait été installée en grande hâte à Graville près du Hâvre, mais il était impossible, nous venons de le voir, de faire parvenir dans le Nord, par voie de terre, les projectiles qu'on arrivait à y charger à concurrence de quelque soixante tonnes par jour et c'est encore par nos malles que ces transports purent s'opérer. Chargées de blessés, elles partaient de Calais pour Cherbourg, puis revenant sur lest elles faisaient une escale de quelques heures au Hâvre, y embarquaient les munitions préparées de la veille à Graville et repartaient vers Calais.

L'une d'elles, la *Marie-Henriette*, se perdit la nuit au cours d'un de ces voyages en courant sur les rochers de la pointe de Barfleur dont le phare avait été éteint sans que le commandant en eût été averti par les autorités françaises à Calais. Six cent cinquante blessés étaient à bord. Heureusement la mer était calme et ils purent être tous sauvés grâce aux secours d'une escadrille de torpilleurs accourue de Cherbourg, en toute hâte; mais le navire ne pu jamais être renfloué.

N'eussent-elles fait pendant la guerre, que ce que je viens de vous exposer, nos malles, leurs états-majors et leurs équipages auraient certes déjà bien mérité de la Patrie; mais bientôt l'amirauté anglaise dut à son tour faire appel à leur intervention : les unes furent transformées en transports de troupes, les autres aménagées en navires de la Croix-Rouge.

Sans entrer dans le détail de leurs opérations, je me bornerai à dire que dans ce nouveau rôle elles eurent à franchir la Manche plus de quatre mille fois et qu'elles transportèrent pendant ces voyages plus de deux millions d'hommes de troupes anglaises ou américaines, et plus de cinq cent mille blessés.

Ces chiffres sont suffisamment éloquents par eux-mêmes pour qu'il soit nécessaire de les commenter; mais j'ajouterais avec fierté qu'après l'armistice, désirant faire honneur à nos paquebots qui avaient rendu tant de services à ses armées, le maréchal Haig voulut rentrer en Angleterre avec son Etat-major à bord d'un de ceux-ci. Et c'est le T. S. *Jan Breydel* qu'il choisit pour accomplir ce voyage trimphal qui contrastait de si étrange façon avec celui du 31 Août 1914.

Par ce simple récit on verra que si notre pavillon n'a pu inscrire dans ses plis le nom d'aucune bataille navale, il n'en a pas moins rendu d'immenses services à notre armée et aux armées alliées.

Il me reste à présent à vous brosser à grands traits les fastes de notre marine marchande, qui, elle, malheureusement, eut à déplorer la perte de tant de braves marins et de tant de navires.

• Au moment où la guerre éclata notre flotte de commerce qui comptait alors 125 vapeurs parut vouée à la ruine.

• Les polices d'assurance maritime ordinaires prévoient le risque de guerre, c'est-à-dire le risque de dommages causés aux navires par faits de guerre, mais ne le couvrent que dans des limites fort restreintes. Si le navire est dans un port sûr lorsque le pays dont il bat le pavillon entre en guerre, son assurance cesse; s'il se trouve en mer, son assurance cesse aussitôt qu'il aura pu trouver refuge dans le port sûr le plus proche.

Pour un navire, la cessation de la police d'assurance équivaut à la paralysie, car aucun armateur soucieux de ses intérêts ne se hasarderait à faire naviguer un de ses bateaux sans police. Le déchaînement de la guerre navale dans un pays amènerait donc la stagnation complète du commerce maritime de ce pays si les polices ordinaires n'étaient immédiatement complétées par d'autres couvrant le risque de guerre pendant la période des hostilités.

Mais ce risque est tellement grand qu'aucune compagnie privée ne pourrait le couvrir sans imposer à l'assuré des primes prohibitives. C'est pourquoi l'Etat, intéressé au premier chef à ne pas voir son commerce maritime s'arrêter brusquement, doit intervenir dans l'assurance, et c'est ainsi que la plupart des pays maritimes, la Grand-Bretagne notamment, tenaient prêt à fonctionner, avant 1914, des institutions officielles d'assurance contre le risque de guerre.

Il est inutile de dire qu'en Belgique rien n'avait été prévu à ce sujet. La Belgique n'était-elle pas un pays neutre, sans flotte de guerre, et n'ayant rien à redouter, par conséquent, d'une guerre pour sa marine marchande?...

Ce n'est que vers le 6 ou 7 Août, passé le premier moment de stupeur causé par une agression qui menaçait de nous entraîner aux abîmes et au milieu de mille préoccupations diverses que la question se posa tout à coup pour nous. Elle se présentait du reste hérisée de difficultés, car d'une part, le Ministre des Finances refusait nettement d'intervenir dans une assurance qui semblait n'intéresser que la seule industrie des armements, alors que toutes nos industries étaient menacées, et d'autre part la faible importance même de notre flotte de commerce mettait un obstacle à la création d'un organisme qui ne pouvait être viable qu'à la condition d'englober un nombre de navires bien plus considérable que celui que nous possédions. Nous étions donc acculés dans une impasse, lorsque l'idée nous vint de faire appel à l'intervention du Board of Trade à Londres, où nous comptions de solides amitiés depuis la récente Conférence Internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, et où l'enthousiasme déchaîné par la résistance de Liège valait aux Belges de très chaudes sympathies.

C'est de ce côté que nous vint le secours espéré.

Le Board of Trade nous offrit, en effet, de traiter nos navires comme les siens propres, tout en nous en laissant le contrôle absolu, et à la seule condition que nos armateurs se soumissent aux règles imposées à leurs collègues britanniques par l'Administration de leur pays.

Telle fut l'origine de la Belgian Government War Risk Association (B. G. W. R. A.) qui fonctionna à Londres durant toute la guerre et qui fut une œuvre de salut au premier chef, non seulement pour notre marine, mais aussi pour l'armée et pour le pays, comme nous le verrons à l'instant. A ce point de vue, elle mérite, semble-t-il, une mention spéciale dans l'histoire de la grande guerre.

Les négociations ayant reçu l'approbation du Gouvernement, le Roi, *considérant que le Gouvernement de S. M. Britannique consentait à prêter son bienveillant concours au Gouvernement belge*, signait le 5 Octobre à Anvers, un arrêté créant l'assurance contre les risques de guerre des navires à vapeur belges et des cargaisons qu'ils transportent. Le même jour, quarante-huit heures

avant que le Gouvernement se repliât sur Ostende, tous nos navires, à l'exception d'un seul qui ne put sortir des bassins pour des causes indépendantes de la volonté de ses armateurs, quittaient Anvers, échappant à la capture des Allemands et se préparant au rôle qu'ils allaient avoir à jouer par la suite.

Ce rôle, pour certains, commença d'une façon très modeste quoique fort utile.

L'armée belge, après sa retraite d'Anvers, venait de s'accrocher à l'Yser et il s'agissait de lui reconstituer au plus tôt une base d'approvisionnement qui fût très mobile, pour échapper aux conséquences d'un nouveau repli. A ce moment la maîtrise de la Manche appartenait encore d'une façon complète aux alliés, car les sous-marins ennemis n'avaient pas encore fait leur apparition dans nos eaux. L'Etat-major décida de conserver sur quille tout ce que l'intendance avait pu sauver d'Anvers par l'Escaut, et le port de Calais fut choisi pour abriter cette base d'un nouveau genre. Une trentaine de vapeurs furent de la sorte transformés en magasins flottants, prêts à lever l'ancre au premier signal.

Ces navires ne furent libérés et rendus à la navigation que le jour où l'on eut la conviction que Calais ne devrait pas, à son tour, être évacué précipitamment et que les approvisionnements qu'ils renfermaient pouvaient sans danger être emmagasinés à terre.

Ceci n'eut lieu qu'au mois d'Avril 1915.

Ce fut vers cette époque également que fut créé au sein de l'Administration de la Marine, un organisme dénommé « bureau du frêt » qui fut chargé de concentrer dans ses mains l'organisation de tous les transports maritimes nécessités par les besoins de l'Etat, ceux de l'armée y compris.

Jusqu'alors les Travaux Publics, l'Intérieur, les Colonies, l'Intendance, avaient agi chacun pour soi, chacun affrétant sur le marché libre le tonnage nécessaire à ses besoins; or cette action en ordre dispersé ne laissait pas de présenter des inconvénients sérieux, comme en témoigne la petite histoire suivante.

Au début de 1915, l'Intendance qui avait procédé à de grands achats de matériel à New-York, se trouva fort en peine, ne trouvant aucun navire à affrêter pour ses transports. Mais ayant été avisée sur ces entrefaites que trois vapeurs belges, le *Gouverneur de Lantsheere*, *L'Escaut*, et la *Lydie* étaient en chargement dans ce port pour la Hollande, elle résolut de les réquisitionner et demanda à la Marine les formalités à remplir à cet effet.

La Marine répondit que la réquisition était il l'égale, attendu que la loi du 14 Août 1887 sur laquelle on voulait s'appuyer ne s'appliquait pas aux navires de mer, mais uniquement aux bateaux d'intérieur.

Pressée par les circonstances, l'Intendance passa outre et télégraphia au Consul général belge à New-York de réquisitionner les navires en question, ce qui fut fait.

La première conséquence de cet acte arbitraire fut d'attirer à l'Etat, de la part des chargeurs, un procès très onéreux, que l'Etat perdit; la seconde fut d'exposer les trois vapeurs aux pires aventures en les jettant en quelque sorte hors la loi maritime.

Leurs capitaines, en effet, forts des bulletins de réquisition reçus, s'étaient empressés, une fois en mer, d'arburer la flamme de guerre. On sait que cette flamme hissée à la pomme du grand mat est le signe caractéristique du bâtiment de guerre. Or les Etats belligérants, aussi bien les ennemis que les Alliés, savaient que la Belgique ne possédait pas de Marine de Guerre. Sous leur nouvelle parure, nos trois pacifiques vapeurs risquaient donc de passer pour des corsaires aux yeux de l'ennemi ou pour des navires ennemis camouflés aux yeux des Alliés, et l'on devine aisément ce qui leur serait arrivé en cas de rencontre en mer avec de vrais navires de guerre. Le ciel, heureusement, les conduisit à bon port à La Palice, lieu de leur destination; mais là, nouvelles complications. Leurs équipages, composés en grande partie de marins hollandais, s'étant vus transformer, malgré eux, en guerriers belges s'étaient mutinés en mer et il fallut les faire arrêter au port français par la gendarmerie, ce qui suscita une protestation violemment du Gouvernement de La Haye...

On peut trouver aujourd'hui cette histoire amusante; mais à l'époque où elle s'est passée elle paraissait moins drôle, je vous l'assure!

A partir du mois de Mai 1915 le Bureau du frêt fonctionna très régulièrement et donna par la suite les résultats les plus satisfaisants, ainsi qu'on peut en juger par les chiffres ci-après: Deux ans après sa création il pouvait déjà inscrire à son actif le transport de 65,000 mètres cubes de bois, de plus de 670,000 tonnes de marchandises diverses, de plus de 12,000 tonnes d'essence et d'huile et de plus de 10,000 chevaux, presque tout de provenance américaine.

Il est vrai de dire que le pavillon belge ne fut pas le seul

à couvrir ces transports et que le pavillon anglais y contribua pour une bonne part; mais ce tonnage nous était dû et voici comment.

Ceux qui ont vécu les années tragiques de la guerre en contact avec les amirautes des pays alliés, savent combien était devenue angoissante la question des transports maritimes, à partir du moment où les sous-marins ennemis avaient fait leur apparition à l'Ouest d'Ostende. Les pertes subies chaque jour en navires de commerce étaient effrayantes et ces pertes, il était impossible de les réparer, car les chantiers navals, mobilisés exclusivement au service des armées, ne construisaient plus pour la marine marchande. Aussi, chaque Gouvernement conservait-il avec un soin jaloux, ou, pour mieux dire, avec un égoïsme sacré, les navires qui lui restaient, pour ses propres besoins. Des navires se prêtaient parfois d'un Gouvernement à un autre, mais c'était à charge de réciprocité. Or, dans ce jeu d'échanges, la Belgique se trouvait être, heureusement, la créditrice de la Grande-Bretagne. Nous prêtons, comme je l'ai dit tantôt, nos malles-postes à l'Amirauté britannique pour le transport de ses troupes et de ses blessés, et tonne-jour pour tonne-jour, l'Amirauté nous rendait notre tonnage en navires marchands. Au fond, on peut donc dire que c'est notre tonnage seul, notre pavillon seul, qui suffirent à tous nos besoins.

Mais bientôt un nouveau champ d'activité allait s'ouvrir à nos navires.

Jusqu'au début de l'année 1916, aucun navire belge, à une seule exception près, n'avait pris part aux transports de la Commission for Relief in Belgium (C. R. B.), cette Commission, sous la présidence de M. Hoover, ayant jusque-là trouvé à affrêter sur le marché libre le tonnage dont elle avait besoin, lorsque, dans le courant de Janvier, deux événements vinrent changer la face des choses. L'un était attendu : le déchaînement violent de la guerre sous-marine; l'autre ne l'était pas : la catastrophe provoquée en Hollande par la rupture des digues du Zuiderzee.

Sous l'empire du premier de ces événements, le Gouvernement britannique interdit à ses navires toute navigation de port neutre à port neutre; sous l'empire du second et aussi par voie de répercussion à la suite du premier, le Gouvernement de La Haye mobilisa les siens au service exclusif du ravitaillement néerlandais.

Ainsi se trouvèrent subitement taries deux des sources principales auxquelles s'alimentait le Relief. Tandis que les approvisionnements s'amoncelaient à New-York, les réserves formées à Rotterdam s'épuisaient à vue d'œil : l'œuvre du ravitaillement de la Belgique occupée se trouvait en péril.

En cette occurrence, le Président Hoover lança au Gouvernement du Havre un appel énergique, demandant — exigeant plutôt — que des mesures immédiates fussent prises pour rallier sous le pavillon de la C. R. B. tout ce que la Belgique possédait encore de navires non affectés au service de l'armée. Malheureusement, ceux-ci, éparpillés sur toutes les mers, étaient affrétés en time-charter pour de longues périodes et il ne pouvait être question de renouveler l'expérience coûteuse du Gouverneur de Lantsheere, de l'Escaut et de la Hydie. Pour rompre les contrats sans exposer les armateurs, et par ricochet, la C. R. B. à des dommages considérables de la part de tiers, il fallait un moyen légal : on le trouva dans le texte même de ces contrats.

Il existe, en effet, dans toutes les chartes-parties, une clause d'exception à la responsabilité qui met à l'abri de toutes revendications de la part de l'affréteur, l'armateur qui peut invoquer un des cas de force majeure prévus dans cette clause et parmi lesquels figurent « les arrêts et contraintes de princes, des autorités et des peuples. » Pour bénéficier de cette disposition, il suffisait donc qu'une loi, ou tout au moins un arrêté-loi, permit au Gouvernement de réquisitionner les navires et de mettre ceux-ci à la disposition de la C. R. B. car, ainsi que je l'aidit déjà, la loi du 14 Août 1887 était inopérante.

Envoyé à Londres pour discuter la question avec M. Hoover, que j'eus alors l'honneur, de rencontrer pour la première fois, je vis la figure de mon interlocuteur se rembrunir lorsque je commençai à lui exposer la situation... Lorsque je lui affirmai, payant légèrement d'audace, que l'arrêté-loi nécessaire paraîtrait au *Moniteur belge* avant dix jours, il se mit à zébrer de larges coups de crayon, tout en mâchonnant un énorme cigare, une feuille de papier qu'il avait sous la main. Et le futur Président de la République des Etats-Unis laissa tomber ces paroles qui clôturèrent pour ce jour-là notre entretien : « It is quite impossible, even in America ».

Et cependant cela fut.

Ma première entrevue avec M. Hoover avait eu lieu le 29 Janvier. Le surlendemain j'allai le revoir et lui montrai le fameux

projet d'arrêté tapé à la machine en trois langues, anglais, français, flamand, sur papier officiel. Le Président me remercia. La nuit suivante je repris à Southampton le paquebot pour Le Havre. Le 1<sup>er</sup> Février, le projet approuvé et signé par quatre ministres à Sainte-Adresse, les Ministres de la Marine, des Affaires Etrangères, de l'Intérieur et de la Justice, partait en auto, avant midi, pour Bergues où il recevait la signature du Ministre de la Guerre, puis, de là à la Panne, où il recevait la signature royale. Le 5 Février il paraissait au *Moniteur*, où il n'occupe pas moins de dix pages d'un texte serré. Le 6 il était rendu exécutoire, et le même jour la plupart des ordres de réquisition, rédigés entretemps, étaient lancés aux armateurs.

J'avais tenu parole au Président Hoover et le Relief pouvait continuer son œuvre admirable de ravitaillage de nos populations !

A partir de ce moment, et jusqu'à l'armistice, exactement 1,457,887 tonnes de vivres furent transportées d'Amérique à Rotterdam sous pavillon belge, pour être distribuées ensuite dans les pays occupés. Et, si parmi vous, Mesdames et Messieurs, il en est qui ont eu faim pendant la guerre, ils pourront ce soir, en rentrant chez eux, méditer ces chiffres et songer à la dette de reconnaissance qu'ils ont contractée envers le pavillon de notre marine marchande et envers nos marins !

Quarante quatre de nos navires, soit trente-cinq pour cent de notre flotte ont été torpillés ou ont sauté sur des mines au service de la Patrie. Deux-cent quatre-vingt-quatre de nos marins ont trouvé la mort au cours de ces naufrages et n'ont eu d'autre linceul que les flots mouvants, sans qu'une humble croix de bois comme celles qui garnissent les tombes de nos cimetières militaires, vienne les rappeler jamais au souvenir de ceux qui les ont connus, qui les ont aimés !

Jusqu'au moment où le bureau du frêt avait eu à s'en occuper, les transports de l'armée et ceux de la C. R. B. s'étaient effectués aux prix du marché libre. Or, au fur et à mesure que le tonnage libre se raréfiait du fait des torpillages et des réquisitions, les frêts montaient, montaient... pour atteindre jusque de quinze à vingt fois leur valeur d'avant-guerre. Tant en vertu d'arrangements que la Marine avait conclus avec l'« Union des Armateurs belges » à Londres que par le jeu de l'arrêté-loi sur les réquisitions, le Bureau du frêt ne payait que les prix de base alloués par le Gouvernement britannique à

ses propres armateurs, prix indiqués dans une brochure appelée le *Blue Book*, avec majoration, toutefois, d'une Livre sterling par tonne pour les transports du Relief.

Le calcul a été fait des économies réalisées par le Bureau du frêt du seul chef de ce changement de régime. Il accuse pour toute la durée de la guerre :

Pour les transports de l'armée (grossimo modo) . . . £	3.000,000
Pour ceux de la C. R. B. (exactement) . . . . £	6,201,771
TOTAL . . . £	9,201,771

Soit la bagatelle de : un milliard six cent dix millions (1,610,309,925 francs) de nos francs actuels.

Je crois devoir signaler en passant que sur la somme qui se rapporte au Relief, un quart environ doit être attribué aux départements français occupés, que la Commission américaine ravitaillait en même temps que nos provinces. Les dépenses de la C. R. B. ont été englobées dans les dettes de guerre des gouvernements français et belge envers les Etats-Unis; mais la Belgique avait-elle le droit — c'est la question que je me suis bien souvent posée — de réquisitionner ses propres navires au profit des *populations civiles* de notre grande alliée? Et nos armateurs ne seraient-ils pas fondés à réclamer, de ce chef, le manque à gagner dont ils ont été privés?

Cette réclamation serait en tout cas, à mon sens, mieux assise que celle qu'ils ont élevée, longtemps après la guerre, au sujet des bénéfices réalisés par la B. G. W. R. A. dont j'ai parlé tantôt et qui se sont élevés à la somme de un million cent quarante-six mille trois cent vingt et une livres, quinze shillings et un penny (£ 1,146,321 - 1 sh. - 1) soit une autre bagatelle de deux cents millions de francs (fr. 200,606,306.85) qui furent intégralement versés, après l'armistice, au Gouvernement belge par le Gouvernement britannique.

Le Département des Finances était resté complètement étranger, pendant la guerre, aux opérations de la B. G. W. R. A. gérée à Londres par un organisme exclusivement anglais, mais contrôlé par la Marine. En raison même de ces circonstances, les fluctuations de cette caisse m'avaient causé plus d'une nuit d'insomnie, à une époque où, pourtant, les autres causes de souci ne manquaient pas. Et chaque fois qu'un nouveau navire belge allait rejoindre, par le fond, ceux que les Allemands y avaient

envoyés déjà je me demandais avec anxiété comment allait se terminer cette aventure financière, car c'en était une ! Aussi éprouvai-je un soulagement profond lorsque, tous les comptes terminés, le Gouvernement britannique nous fit connaître qu'ils se clôtraient par le bénéfice indiqué ci-dessus que je m'empressai de signaler au Ministre des Finances, M. Delacroix.

C'était, je m'en souviens, le soir, après un dîner où s'étaient trouvés réunis quelques personnages officiels et des Américains de marque, de passage à Bruxelles. M. Delacroix, à la recherche de crédits sur l'Angleterre pour la reconstitution de notre industrie, disait dans un groupe la détresse du Trésor belge, lorsque je m'approchai et lui annonçai la bonne nouvelle que j'avais reçue le jour même, mais sans tout d'abord lui donner aucun détail. Le Ministre me regarda surpris, et à sa façon de me dévisager, nul doute qu'il ne me prit pour un mauvais plaisant. Ce n'est que quand je lui eus expliqué en quoi consistait notre créance qu'il me remercia et m'annonça que je recevais, le lendemain, la visite du Directeur général de la Trésorerie, qui viendrait se mettre d'accord avec moi pour le transfert des fonds. Ce furent du reste les seuls remerciements officiels que je reçus pour cette brillante opération... et même, l'année suivante, j'eus à me justifier de l'existence de ce bénéfice, comme, éventuellement j'aurais eu à me justifier d'une perte, s'il s'en fût trouvé une !

Pour en revenir à l'« Union des Armateurs » et à ses prétentions au sujet de la somme des 200 millions ci-dessus, encaissée par le Trésor, je dirai tout d'abord que les quatre cinquièmes environ de cette somme proviennent de bénéfices réalisés sur l'assurance des cargaisons, pour laquelle les armateurs n'ont pas eu à verser un centime. Leur revendication ne pourrait donc, déjà tout au plus, porter que sur une somme de quarante millions.

En second lieu, il est à noter que pour l'assurance-coque de tout navire réquisitionné, la prime d'assurance contre le risque de guerre était supportée par le Gouvernement, seuls, les navires libres supportant leurs propres primes. Or le quart seulement environ des primes versées pendant toute la durée de la guerre a été supporté par des navires naviguant au marché libre, de sorte qu'un nouveau rabattement de trente millions serait donc à opérer, ramenant à 10 millions le chiffre précédent.

En troisième lieu enfin, et cette raison pourrait me dispenser d'en donner d'autres, les armateurs ne sont intervenus à aucun moment dans les opérations de B. G. W. R. A., celle-ci étant,

ainsi que son nom l'indique, une institution du Gouvernement. En dehors des primes d'assurance versées par le Gouvernement belge, ou les armateurs suivant le cas, les fonds de l'Association étaient avancés par le Gouvernement britannique pour compte du Gouvernement belge. En cas de sinistre l'armateur belge assuré était indemnisé exactement dans les mêmes conditions que si son navire eût été sous pavillon anglais. Si les opérations de la Caisse s'étaient clôturées en perte au lieu de laisser un boni, le Gouvernement belge aurait eu à rembourser le déficit au Gouvernement britannique et les armateurs n'auraient probablement pas songé, alors, à revendiquer une part de responsabilité dans l'administration de la Caisse.

Mais ceci m'écarte un peu de mon sujet et j'ai hâte de conclure.

La marine tient une place considérable dans l'économie nationale de tous les pays. Personne ne l'ignore et personne n'ignore non plus les sacrifices que la plupart des gouvernements s'imposent pour la défense de leur pavillon national.

En Belgique où l'industrie de l'Armement est des plus modestes, cette industrie est néanmoins la source d'une dispersion, à l'intérieur, de plus de 300 millions de francs par année, dépensés en salaires, approvisionnements, combustibles, entretiens et réparations de toutes espèces, sans compter les dépenses éventuelles consacrées aux constructions neuves.

Notre marine contribue pour plus de 750 millions au redressement de notre balance commerciale, largement déficitaire, comme on le sait.

Notre pavillon, chose pénible à constater, n'intervient pas pour un dixième dans le transport des marchandises dont nos ports sont le siège.

D'un tonnage brut total de 339,748 tonneaux qu'elle comptait en 1914, notre flotte était passée en 1922 grâce surtout à la mise sous pavillon belge des navires du L. R. B. acquis pendant la guerre, et aux navires dits de réparation qui nous avaient été attribués à la suite de l'Accord de Spa à 542,000 tonneaux.

Au 1<sup>er</sup> Janvier 1931 elle ne comptait plus que 131 navires jaugeant brut 444,730 tonneaux.

Elle est donc en régression, et cela au moment où les flottes de tous les autres pays, principalement la Grande-Bretagne, l'Allemagne, la France, l'Italie, la Hollande, la Norvège, les

Etats-Unis, etc. sont en progression énorme. En outre la plus grande partie de nos navires sont vieux; nous n'en comptons guère que vingt et un qui soient âgés de moins de dix ans.

L'Armement belge doit donc être soutenu sous peine de décliner davantage et de finir par être chassé, de nos ports mêmes, par la concurrence étrangère et c'est à bon droit que le Gouvernement a déposé à la Chambre un projet de loi sur le Crédit Maritime.

Je tiens à déclarer ici, pourtant, que je n'ai jamais été partisan de la politique protectioniste, et je rappellerai que lorsque la question des armements maritimes et de la construction navale en Belgique a été mise à l'étude, voici plus de trente ans, au sein même de cette Société sous l'impulsion de M. Charles Legrand que tout récemment nous avons acclamé comme membre d'honneur dans cette même salle, j'ai vivement combattu cette politique. La brochure que voici, qui a été publiée en 1899 par notre Société en fait foi.

Mais je confesse que mes idées ont évolué depuis la guerre à ce sujet.

Elles ont évolué, moins pour des raisons d'ordre économique, raisons que je connaissais déjà il y a quarante ans et qui ont été tout récemment rappelées à la Chambre de Commerce de Bruxelles d'une façon excellente par M. le Sénateur Dens que, pour des raisons d'opportunité et de défense nationale.

Je viens de vous parler du rôle de notre marine pendant la guerre. Je vous ai montré nos malles sauvant nos blessés et ravitaillant notre artillerie pendant la bataille de l'Yser. Je vous ai montré nos navires de commerce ravitaillant l'armée et sauvant nos populations de la famine. Ne croyez pas que si nos navires et nos marins n'avaient pas été là, d'autres l'auraient fait pour eux, que c'était une simple question d'argent. Je vous dis, moi, qui ai vécu ces heures d'angoisses : « Non, on ne l'aurait pas fait ou on l'aurait fait lorsqu'il était trop tard : nos blessés, nos soldats, nos populations auraient souffert davantage, et notre armée, peut-être, n'aurait pu tenir.

Ce qui s'est passé hier peut se reproduire demain.

Tant que le cauchemar d'une nouvelle guerre ne sera pas écarté de nos yeux, il faut, pour des raisons nationales, que notre marine soit soutenue. Elle fait partie de notre outillage et nous est aussi nécessaire que l'armée elle-même. Et c'est pourquoi j'approuve aujourd'hui le projet de loi sur le Crédit Maritime, que je n'aurais pas approuvé il y a trente ans.