

**LA BELGIQUE DEVANT LE PROBLEME MARITIME.  
LA MENTALITE BELGE.  
(Etude Psychologique.)**

---

20838

Par M. Fritz de KEMMETER,  
Secrétaire de la section de la Flandre Orientale  
de la Ligue Maritime Belge.

---

**PROPOSITION.**

Le Belge ne s'intéresse pas à la Marine Marchande. Le problème maritime le laisse indifférent. Cependant, la Belgique a un passé maritime enviable; les explorateurs et les marins qu'elle a fournis ne sont point inférieurs à leurs collègues étrangers, tant au point de vue professionnel qu'au point de vue scientifique.

**CAUSES.**

1. Situation géographique.
2. Indifférence.
3. Ignorance.
4. Conceptions erronées.
5. Absence de politique maritime.
6. Propagande insuffisante.

1. Avec ses soixante kilomètres de côtes, notre pays n'est pas orienté vers la mer comme peuvent l'être la Hollande, la Norvège, le Danemark. La majorité de nos concitoyens ne connaissent la grande bleue, les uns plus fortunés, que pour y avoir passé des vacances à faire des forts, à jouer au tennis, au golf, au poker, ou à boire des cocktails; les autres, que pour y avoir trempé leurs pieds de citadins entre l'arrivée et le départ d'un train-radio.

Il y a bien des excursions de propagande. Y participent souvent un grand nombre de novices qui ne remettront plus jamais les pieds sur le pont d'un bateau, si l'expérience a été plus ou moins contrariée par un tangage plus ou moins prononcé.

2. Le terrien, le citadin ne vit pas en contact avec la mer. L'industriel ou le commerçant qui fait de l'exportation, s'inquiète fort peu de la façon dont sa marchandise doit parvenir

à l'autre extrémité du globe, et l'importateur ne cherche pas plus à savoir par quelle voie ses commandes sont acheminées.

Les intermédiaires ne connaissent l'existence du transport maritime, que par la manipulation de pièces, traites documentaires et autres, qu'ils font circuler avec une ponctualité au-dessus de tout éloge... Peu leur importe, à ceux-là, que ces documents concernent un navire belge ou étranger.

3. Dans les sphères plus élevées, la situation n'est pas meilleure. Il nous fut donné de participer, il y a quelques années, à une excursion organisée à l'usage des membres du parlement. L'auteur de ce rapport eut à répondre à des questions qui révélaient une ignorance complète de la géographie maritime et une incompréhension totale des problèmes qui en dépendent. D'honorables membres s'étonnaient que « Breskens ne fut pas Belgique » et ce sont ceux-là même qui sont appelés à se prononcer sur les crédits à accorder à la marine ou à rechercher une solution à la question de l'Escaut.

4. D'autres honorables membres du parlement belge veulent bien entendre parler d'une marine marchande, à condition, bien entendu, que « cela ne coûte pas à l'Etat ». Lorsqu'on apprend le grand mystère dont sont entourées les constructions de gardes-côtes ou de vedettes; lorsqu'on voit régner, dans certains milieux, la peur de voir flotter nos couleurs, à bord de navires qui ressembleraient comme des frères aux navires « peints en gris » (nous n'osons presque pas les désigner autrement) que possèdent **tous les pays** qui ont la mer comme frontière, on se prend à rêver, et à douter de ses propres concitoyens.

L'auteur de ce rapport fut invité à participer, à une réunion préparatoire à la formation d'une section locale du « Vlaamsch Scheepvaartbond ». L'auditoire était composé d'un public universitaire apparemment sympathisant à l'idée maritime. Le problème de la marine marchande y fut développé d'une façon assez concrète, mais il fut résolu par la négative : on estimait qu'une marine marchande n'était pas viable dans notre pays et que tous les efforts financiers consentis pour la développer étaient vains et inutiles parce que non rentables. Exemple de la mentalité qui règne dans certains milieux intellectuels très agissants.

5. Il faut regretter l'absence dans notre pays d'une politique maritime nettement définie. Il y a des domaines ou l'abus

du « Bon Sens », l'attrait inconsidéré et répété des solutions faciles, la pratique habituelle du « Middelmatisme » deviennent fatalement des synonymes de **Médiocrité**. Le domaine maritime est de ceux-là.

Le mouvement des ports est le baromètre de la prospérité d'un pays; nous avons déjà développé ce thème plus d'une fois. Il y a quelques années, le gouvernement au pouvoir annonçait bruyamment la reprise économique du pays et il basait son affirmation sur la hausse régulière du trafic du port d'Anvers.

La consultation de ce baromètre exige des précautions indispensables, à défaut desquelles il enregistre des indications radicalement erronées. Le mouvement des ports est essentiellement relatif : on peut le considérer en fonction des ports eux-mêmes et se borner à constater que ce trafic est en avance ou en recul, par rapport aux chiffres exprimant le mouvement des mois antérieurs.

Cette consultation est, à notre avis, dénuée de toute valeur, car les chiffres qui lui servent de base sont influencés par l'évolution économique du pays. On constatait que le trafic général des ports belges pour l'année 1936 était supérieur au trafic de 1935 et on concluait à une reprise générale. On oubliait que les chiffres traduisant un mouvement ascensionnel n'avaient pas la même valeur que ceux qui traduisaient le trafic des années précédentes, les premiers subissant les effets d'une dévaluation avec toutes ses conséquences.

On ne peut donc pas se borner à considérer le mouvement des ports belges, en fonction de ces ports eux-mêmes. Si on ne veut pas consulter un baromètre faussé, il faut comparer le mouvement des ports nationaux avec celui des ports étrangers. Comparé aux chiffres de 1929-30, l'ensemble des ports allemands a marqué en 1935-36, un progrès de 23 %; l'ensemble des ports anglais avait progressé de 60 %, les ports hollandais de 21 %. Pour cette même période, les ports belges accusent une progression de 3 %, tandis que les ports français reculaient de 15 %. Comparée à la reprise manifestée à l'étranger, la reprise des ports belges est insignifiante. Proclamer bruyamment le contraire comme on l'a fait, c'est faire croire que la politique économique est excellente alors qu'elle ne peut pas même soutenir la comparaison.

Nous découvrons ici la mentalité belge sous un autre aspect : le manque de réalisme qui se traduit parfois par une « poli-

tique dite de l'autruche ». On se refuse à reconnaître la véritable portée des faits, tentation à laquelle nos dirigeants succombent volontiers. Dans les milieux où règne une atmosphère officielle, on crée et on répand une vérité « officielle » à défaut d'un silence « officiel » à l'abri duquel s'élaborent ces solutions faciles qui arrêtent toute politique d'expansion. La conclusion récente de l'accord hollando-franco-belge, si lourd de conséquences, nous autorise à croire que le différend existant entre la Hollande et notre pays aurait été liquidé depuis longtemps si cette question avait été abordée chez nous avec plus de réalisme.

L'absence d'une politique maritime trouve peut-être une explication dans le fait que le problème maritime n'intéresse pas « la politique » tout court. Ce problème reste étranger aux programmes des partis, comme la réforme de l'Etat, la refonte des codes qui ne présentent aucun intérêt électoral.

6. Il faut pénétrer dans des milieux spécialisés (courtiers, agences maritimes, organismes de Propagande : L. M. B. fonctionnaires du département de la marine) pour trouver des Belges qui ont abordé ce problème, en connaissance de cause.

Encore est-on frappé de voir immédiatement les divergences de vue qui s'élèvent dès qu'un problème est posé. Les milieux spécialisés, pas plus que l'opinion publique, ne sont pas conduits par une unité de vues; celle-ci est pratiquement inexistante. Il n'y a pas de voie autorisée pour définir une fois pour toutes, d'une façon claire, les différents aspects du problème et pour donner une orientation aux chercheurs de la solution à lui donner.

Nous ne nions pas que des efforts aient été faits : des campagnes : « Chargez Belge » ont été lancées, mais elles ne font sentir leur effet qu'à longue échéance. Peut-être faut-il en rendre les événements internationaux responsables, pour une bonne part. Grâce à la Ligue Maritime Belge, un gros effort a été réalisé pour accroître le potentiel de propagande de la presse qui s'est fait un plaisir de multiplier les chroniques maritimes. Mais une propagande de presse ne peut pas retourner un pays en quelques mois et l'auteur de ce rapport sait par expérience que cette propagande serait plus efficace, si elle obéissait à une politique claire bien définie et ordonnée.

Sous le nom de Congrès de la Mer, on réunit régulièrement

tous ceux que le problème maritime intéresse, à quelque titre que ce soit. Ces congrès se terminent par la rédaction de vœux exprimant les desideratas exposés dans les différentes sections. On a pris la bonne habitude de dresser chaque année un bilan et de faire connaître la suite qui a été donnée à ces vœux.

Nous avons dû constater qu'en beaucoup de cas, les vœux « ont été transmis aux autorités qui ont promis de les examiner avec la meilleure attention... » Ces phrases stéréotypées ne trompent personne; elles ne font que souligner l'apathie et l'indifférence administratives.

### REMEDES.

Le moment n'est-il pas venu de poser une question : Comment rendre le problème maritime sympathique à nos concitoyens ? En Belgique, le commerçant ou l'industriel moyen n'est pas assez chauvin pour accorder quelque prix au prestige du pavillon national. On doit donc le prendre par son côté faible; on doit lui montrer, noir sur blanc, que la préférence accordée à la marine nationale va lui procurer un intérêt palpable; on doit lui prouver, chiffres à l'appui, qu'une flotte nationale est un facteur d'expansion et de prospérité.

Au point de vue affaires, la Belgique présente une situation particulière, nous dirions presque paradoxale. Les transports maritimes sont traités en très grande partie, par des firmes étrangères; notre pays a toujours été très accueillant dans ce domaine; aujourd'hui, il le serait peut-être un peu moins... mais le fait est là, il y a des situations acquises qu'on ne peut songer à diminuer. On peut cependant, sans leur porter ombrage, prétendre que l'existence d'une marine nationale ne se justifie pleinement et que l'effort à faire pour la développer, en vaut la peine.

Il fallait, dans ce rapport, faire état de cette situation, et ce pour deux motifs :

Cette situation paradoxale influe sur les milieux d'affaires qu'il faut rendre sympathique à l'idée d'une marine nationale. L'indifférence peut trouver sa raison d'être dans les multiples facilités offertes depuis combien de temps déjà, par les agences étrangères qui drainent la clientèle. Le commerçant ou l'industriel n'a pas « l'habitude » de s'inquiéter du trans-

port maritime; il faut donc lutter contre une véritable routine et faire rentrer la question du transport maritime dans les préoccupations habituelles et normales des milieux d'affaires belges.

Cette situation paradoxale n'est pas favorable au développement d'une marine nationale. Ceci soit dit sans vouloir faire de cette question du chauvinisme qui puisse être exploité contre l'étranger. Mais tout le monde doit pouvoir admettre, et personne ne peut s'en froisser, que le problème maritime soit posé nettement et sans réticence.

Examinons froidement les intérêts en jeu.

Personne ne peut contester que l'étranger occupe une place privilégiée, en Belgique, dans les affaires maritimes et que l'armement belge ne peut pas lui faire une concurrence redoutable. Qu'arrivera-t-il si l'armement national se développe normalement, c'est-à-dire dans une mesure compatible avec les ressources de la nation ?

L'étranger perdra une partie de sa clientèle; ce ne sera jamais une perte très sensible parce que l'armement national est incapable de lui infliger telle perte. Le pays y gagnera en bénéfices procurés par le développement des frêts et de la construction navale; tout ceci en temps de paix. Mais il faut prévoir des périodes de troubles internationaux; et il faut bien se dire qu'en cas de conflit où la Belgique ne serait pas directement impliquée, notre pays ne devrait compter que sur ses propres forces pour assurer le maintien de ses communications avec l'extérieur. L'étranger qui a ouvert dans notre pays des comptoirs florissants serait acculé à retenir pour ses nécessités les navires qui font habituellement escale dans nos ports. L'étranger pour qui le maintien de l'indépendance de notre pays est un axiome (et tous nos voisins ont **intérêt** au maintien de cette indépendance) ne peut donc se formaliser de voir notre pays forger, dès le temps de paix, cet outil qui doit assurer à la Belgique, une indépendance économique, corollaire de l'indépendance politique.

Il y a donc lieu de redresser la mentalité belge sur le chapitre marine marchande. L'effort est à faire dans les milieux industriels et commerciaux et il doit se traduire par une propagande intensive. Il serait vraiment inconcevable que notre pays qui mène depuis plus d'un siècle une vie indépendante ne puisse pas se tailler une place sur mer, alors que la Pologne y est arrivée, après moins de vingt ans de vie nationale.

Mais une marine marchande suppose une politique maritime et celle-ci n'intéresse pas du tout la politique tout court.

Il importe de soustraire au plus tôt la politique maritime de la vie politique : la politique maritime d'un pays reste immuablement la même, quelle que soit la faction au pouvoir.

Le vent est à la réforme : nous verrions fort bien les intérêts maritimes du pays confiés à un organisme, indépendant de la politique, pouvant œuvrer contre vents et marées. Composé d'hommes compétents, il pourrait au moins aborder les problèmes maritimes en connaissance de cause, présenter les faits sous leur jour véritable et leur donner une solution compatible avec la dignité nationale.

### VŒUX.

Pour redresser la mentalité belge, œuvre indispensable et urgente, il est nécessaire d'intensifier la propagande. Il faut le faire, avant tout, dans les milieux industriels et commerciaux qui utilisent les transports maritimes.

Une propagande sérieuse et efficace suppose une politique maritime clairement définie, traduisant les aspirations nationales. Propagande et politique doivent partir d'un organisme unique, jouissant d'une autorité indépendante des vicissitudes de la politique et jouissant d'un crédit indiscutable.

---