

# Le service d'éducation de l'Armée Belge et la Propagande Maritime

par M. DE KEMMETER

*Membre du Conseil Général de la Ligue Maritime Belge*

---

## 1. *Nécessité de la Propagande en général :*

On s'étonnera peut-être de nous entendre affirmer que la marine est bien l'activité la moins connue, la moins appréciée de toutes celles qui font partie de la branche « Transports ».

Nous nous demandons s'il ne faut pas trouver dans un proverbe flamand bien connu « onbekend is onbemind » la cause première de ce manque évident d'intérêt pour la marine. Non, on n'aime pas ce que l'on ne connaît pas et en Belgique l'homme de la rue ne connaît pas bien la marine et les problèmes qui s'y rapportent et il ne peut manifester à leur égard que de l'indifférence.

Le Belge moyen ne connaît pas la marine, le moment n'est-il pas venu de se demander pourquoi?

Nous serions volontiers tentés de répondre que le Belge moyen est plus éloigné du navire que de tout autre moyen de transport.

Le rail et la route n'ont plus de secrets pour la plupart de nos compatriotes. Le réseau ferré et le réseau routier sont très denses; nombreux sont ceux des nôtres qui doivent faire un usage journalier du train, du tram ou du bus pour se rendre à leur travail, la navette est à ce point entrée dans les mœurs que les usagers finissent par considérer que le déplacement constitue un prolongement nor-

mal du travail. Le voyage devient une routine et les habitués finissent par pénétrer tous les détails de l'économie des moyens de transport qu'ils utilisent. Trains, trams et bus jouissent donc d'une très grande popularité; l'auto et le camion partagent cette prérogative puisqu'ils permettent le transport « de porte à porte » des marchandises et des personnes. Mais l'avion vient à son tour de conquérir la popularité des masses.

L'entre-deux guerres a vu se développer l'aviation commerciale et l'aviation de tourisme. Cette dernière n'était cependant accessible qu'à des privilégiés, mais le développement de l'aviation était tel qu'on commençait à se rendre compte que l'avion avait définitivement dépassé le stade du laboratoire et l'avion offrait assez de sécurité et de confort pour prendre place dans le nombre des moyens de transports normalement accessibles à quiconque veut entreprendre des déplacements.

Et pour appuyer cette assertion, l'avion se montrait déjà plusieurs fois par jour dans le ciel, manifestant ainsi aux campagnards les plus isolés son potentiel de sécurité et surtout de régularité. La presse et la radio — qui contribuent puissamment à diminuer les effets néfastes de l'isolement à la campagne — ont permis à tous de suivre les péripéties des premiers vols transatlantiques et on peut se demander si l'épopée du Colonel Lindberg n'a pas été suivie avec plus d'intérêt que ne l'a été la fameuse course de vitesse entre « Normandie » et « Queen Mary ».

Mais la guerre est venue : elle a offert au monde ahuri le spectacle d'escadrilles de chasseurs plongeant en piqué et arrêtant net l'élan des meilleures troupes d'infanterie; quelques semaines après, elle donnait à d'autres chasseurs l'occasion de mettre en déroute des milliers de bombardiers et de préserver de l'invasion une île, ultime défense de toute une civilisation menacée.

L'avion a évolué pendant ces cinq années beaucoup plus qu'il ne l'avait fait pendant le quart de siècle qui a précédé cette tourmente. Devenu plus puissant et plus rapide, il s'est attaqué avec succès au cuirassé comme au sous-

marin, il a bouleversé les règles les plus classiques de la stratégie en imposant aux Etats-Majors aux abois la conception de la tactique des opérations combinées aussi bien sur terre que sur mer.

Toutes les performances auxquelles le matériel aérien fut astreint ont largement contribué au développement de ses possibilités : les vols transatlantiques étaient autrefois des entreprises audacieuses, ils vous permettent aujourd'hui de vous rendre d'Amérique en Europe en autant de temps qu'il n'en faut pour aller par train de Paris à Amsterdam !

Mais l'homme de la rue a été témoin et souvent spectateur malgré lui de ces performances : il a encore devant les yeux la perspective d'essaims de forteresses volantes se dirigeant en un bruit assourdissant vers leur objectif, il n'a pas oublié le jeu fantastique mené par les chasseurs qui passaient en rasant les toits et les arbres ; aux plus jeunes qui suivaient la bataille d'un œil exercé il a demandé les noms de ces appareils étrangers et il en a reçu force détails sur les caractéristiques des moteurs et de l'armement.

Vraiment il n'est pas nécessaire de faire de la propagande pour l'aviation, elle possède en elle-même tout ce qu'il faut pour attirer les regards, susciter l'intérêt et garder la sympathie.

Le bateau n'est-il pas le déshérité de la famille, celui dont on se soucie le moins ? Parce qu'on ne le connaît pas très bien ? Et on ne le connaît pas bien parce qu'on a rarement l'occasion de le rencontrer.

Disons d'emblée qu'il y a bateau et bateau. Les belges et surtout ceux qui séjournent habituellement en Moyenne et en Basse Belgique ont souvent l'occasion d'assister aux évolutions des péniches (automoteurs ou traînes) qui sillonnent les cours d'eau. Se rendent-ils bien compte des manœuvres requises en navigation intérieure ? Probablement non, parce qu'ils n'y sont pas directement intéressés.

La péniche, ils la connaissent donc puisqu'elle pénètre loin dans les terres et qu'elle traverse le pays ajoutant

parfois une note originale au paysage marqué de la paix campagnarde. Mais le bateau de mer, le simple et honnête cargo, combien sont-ils à en avoir vu un bel exemplaire? C'est que pour le voir, il faut aller à lui et on ne peut guère le rencontrer qu'à Anvers, à Gand, Bruges-Zeebrugge, Ostende et Bruxelles. Ces deux derniers ports ne peuvent recevoir que des navires de faible tonnage. Quant aux habitués de la côte, ils vous diront qu'ils voient bien défiler des cargos, mais ils sont si loin en mer qu'on n'y prête qu'un intérêt limité.

Celui qui veut voir un beau navire doit donc se rendre dans un port, il doit donc fournir un effort pour satisfaire sa curiosité alors que les autres moyens de transports s'imposent journallement à son attention. C'est là, il faut en convenir honnêtement un handicap sérieux.

En effet, les ports ne sont point nombreux dans le pays, ils sont obligatoirement situés en dehors de toute agglomération, voit-on en effet se profiler la silhouette d'un Liberty à l'ombre du Château des Comtes à Gand, où à proximité de la Bourse à Bruxelles? Enfin, autre inconvénient, l'accès des quais ou des darses n'est pas toujours ouvert au public, ce qui diminue d'autant, les chances déjà bien petites de voir de tout près un vrai, un beau navire.

On approche donc trop difficilement du navire, on ne le connaît donc pas bien et on l'apprécie fort mal. Il suffira, pour étayer cette assertion de comparer le rôle de l'aviation et de la marine pendant les hostilités.

Nous venons d'esquisser les performances brillantes, parfois stupéfiantes de l'aviation, performances d'autant moins contestables que tous en ont été témoins. Est-ce à dire que la marine n'ait rien à son actif? Marine marchande et marine de guerre, celle-ci protégeant celle-là ont eu fort à faire pour mener à pied d'œuvre hommes et matériel sur les fronts de bataille. Pour accomplir cette mission, que de sacrifices la marine n'a-t-elle pas dû consentir? Et on ne se rend pas assez compte de l'importance du facteur tonnage dans la conduite des opérations d'une

guerre moderne. A entendre le raisonnement simpliste des stratèges en chambre qui assommaient l'Allemagne a coups de pantoufles, on pouvait croire que la plupart d'entre eux avaient oublié que le péril sous-marin avait mis les alliés à deux doigts de leur perte, en 1917. Et pendant de longs mois de la dernière guerre, la situation ne fut guère plus brillante.

Aujourd'hui encore, après des mois de libération, le monde angoissé crie famine. La terre ne produirait-elle plus assez de blé? Non, le problème à résoudre n'est pas une question de production. Il faut se demander plutôt s'il y a assez de bateaux pour transporter en temps utile les denrées alimentaires d'un continent vers un autre.

La marine a donc été à la peine pendant les hostilités et elle est encore sur les dents. La mer, théâtre habituel de ses exploits est bien vaste : nous n'avons pas vu la fameuse retraite de Dunkerque, la fin du « Hood » ou du « Bismarck ». Nous n'étions pas dans le Nord avec les convois de munitions et de vivres pour la Russie. De ces folles équipées et de tant d'autres, nous ne saurons jamais que ce que les chroniqueurs voudront bien écrire à notre intention, d'après les récits modestes des survivants. Et ces récits seront si simples que nous aurons en fin de compte l'impression que ces choses devaient arriver et que les marins ne s'en sont pas trop mal tirés.

Le livre, le récit, parfois le cinéma — quand il s'agit d'une authentique production de guerre — sont donc les documents qui doivent permettre au commun des mortels de se familiariser avec tout ce qui intéresse la marine.

Le moment est venu de dire comment l'armée peut contribuer à diffuser quelques notions élémentaires en matière de navigation.

## 2. *Un nouveau moyen de propagande :*

Nous avons appris, il y a quelques semaines que l'Armée Belge vient d'être dotée d'un SERVICE D'ÉDUCATION, analogue à celui qui existe dans les armées anglo-saxonnes.

On sait combien les pays anglo-saxons attachent un grand prix à la formation civique de leurs sujets; leur expérience en cette matière est précieuse et on ne peut qu'approuver l'idée qu'ont eu nos chefs d'adapter les fruits de cette expérience à la mentalité de nos concitoyens.

Le service d'Education se propose une double tâche :

1) Former le Jugement;

2) Eduquer la Volonté.

1) *Former le Jugement* : de façon à rendre le soldat, le citoyen plus apte à se former une opinion personnelle, à l'abri des remous de l'opinion publique. Il veut l'habituer à confronter son opinion avec la réalité, avec les opinions d'autrui et à ne juger une chose qu'après avoir examiné tous les aspects;

2) *Eduquer la Volonté* : afin que le soldat, mieux éclairé, devienne plus conscient de ses responsabilités et les assume en meilleure connaissance de cause.

Comment le Service d'Education de l'Armée peut-il remplir cette tâche?

Il essaie de mettre entre les mains des soldats une documentation destinée à faire ressortir d'une façon toute particulière quatre aspects essentiels de la vie du citoyen : Aspect Civique — Militaire — Culturel — Professionnel.

a) *Aspect Civique* : Le Service d'Education veut faire connaître aux hommes toutes les richesses morales et matérielles de notre pays. Il veut leur donner des notions claires et justes sur les institutions et les activités du pays. Il se propose de contribuer ainsi au développement de l'esprit civique et du sentiment de fierté nationale, afin de faire de ces hommes des citoyens plus avertis et plus conscients de leurs responsabilités et de leurs devoirs;

b) *Aspect Militaire* : Le Service d'Education veut stimuler le moral et favoriser l'éclosion d'une discipline volontaire;

c) *Aspect Culturel* : Le Service d'Education veut mettre à la disposition des hommes les moyens d'étendre leur

culture personnelle dans tous les domaines et d'élever ainsi leur niveau intellectuel durant leur passage à l'armée;

d) *Aspect Professionnel* : Le Service d'Education veut guider les hommes dans le choix d'une carrière et même, dans les limites compatibles avec les nécessités du service, leur permettre de s'y préparer ou d'entretenir les études entamées.

*Méthode* : Pour documenter leurs hommes d'une manière vivante, les instructeurs ont adopté une pédagogie active basée essentiellement sur l'information et sur la discussion.

N'importe quel sujet ne peut être mis en discussion qu'entre personnes disposant d'un minimum d'information. Le Service d'Education de l'Armée se donne la peine de réunir à cette fin une documentation relative aux « institutions » du pays ou aux multiples aspects de « la vie courante ».

Tous ceux qui ont été appelés jadis à donner des théories aux soldats savent par expérience combien le niveau de cet enseignement était bas, faute de documentation de base. Cette lacune est comblée aujourd'hui par l'édition de plusieurs séries de brochures.

Les transports occupent une place prépondérante dans l'économie d'un état moderne. Le Service d'Education vient de publier une excellente plaquette sur « Les Chemins de Fer ». Il se devait de ne pas négliger les transports maritimes. A cette fin nous avons proposé la rédaction de trois brochures :

- 1) La Batellerie —
- 2) La Marine Marchande —
- 3) L'Organisation Portuaire.

Le Service d'Education de l'Armée a bien voulu recourir à nos services pour la rédaction de ces plaquettes. La première réservée à la Batellerie sortira sous peu de presse et les deux autres suivront à quelques semaines d'intervalle.

Nous nous sommes évertués à réunir dans chaque bro-

chure les notions les plus élémentaires concernant le sujet à traiter; il fallait faire plutôt œuvre de vulgarisation qu'œuvre scientifique.

L'armée disposera donc d'une documentation suffisamment étendue pour éveiller la curiosité des hommes sur les sujets maritimes et tous ceux que le chapitre propagande intéresse apprendront avec plaisir que les différents aspects des transports maritimes et fluviaux feront l'objet, dans les unités, de discussions aussi vivantes et instructives que possible.

---