

# La Marine, baromètre de la prospérité de notre pays

par M. Alb. de Burbure de Wesembeek,  
*Membre de l'Académie de Marine*

---

Longtemps avant la guerre, la *Ligue Maritime Belge*, qui, au milieu d'une indifférence assez générale, s'employait à répandre la connaissance des choses de la Mer, s'était efforcée d'attirer l'attention des Pouvoirs publics et de la masse sur la situation périlicitaire de nos armements maritimes. Cette lamentable situation — malheureusement trop peu connue du public — domine cependant le développement de notre politique économique et pèse de tout son poids sur les multiples rouages de la vie nationale.

Jusqu'il y a une centaine d'années, notre Marine Commerciale occupait un rang honorable et modeste, correspondant au développement assez restreint d'une activité industrielle qui commençait seulement alors à s'éveiller. Notre pavillon était à cette époque connu aux Indes Anglaises comme en Océanie, régions d'où il a disparu. Et, de ces lointaines extériorisations, nous retirions des bénéfices à la fois économiques et moraux. Pourquoi depuis lors, notre marine a-t-elle déchu commercialement au point de tomber en dessous du niveau de petites nations beaucoup plus jeunes?

Pour répondre, il faudrait poser une autre question : A quoi peut tenir la prospérité d'une marine?

Cette prospérité tient non seulement à des causes particulières mais aussi à des causes générales, profondes, cachées, subtiles, dont l'utilité n'apparaît pas d'abord dans ses nombreuses manifestations spirituelles. Elle tient à des qualités d'ensemble que nos yeux ne savent pas voir. La Marine est, en effet, une industrie cumulative de toutes les industries d'un pays. Elle résulte de l'ensemble de ses activités, soit de production, soit de transport, soit d'échange, soit de groupement.

Elle est comme l'expression du dehors de son état interne, le thermomètre de sa température industrielle, la surface tangible de sa vie d'affaires.

La prospérité maritime, c'est comme les couleurs de la santé sur la face d'une nation, la marque d'un équilibre et d'une harmonie, d'une vitalité et d'une solidarité générale.

Pourquoi la marine allemande, qui était quasi inexistante il y a soixante-quinze ans, prit-elle le pas, dans la suite, sur celles de tant de nations qui, précédemment, la dominaient sur toutes les mers? Pourquoi, sinon parce que cette marine ne cessa d'exprimer et de réaliser la solidarité sentie, voulue, qui disciplinait des efforts toujours soutenus. La grandeur maritime — aujourd'hui défunte — de l'Allemagne, née du Zollverein, en était en quelque sorte le premier acte fondamental, car elle sortait du même élan d'union.

C'est le rassemblement des capitaux maritimes, en même temps que de ceux des affaires industrielles aux mains des grands métallurgistes, qui, par dessus le territoire entier, joignait en Allemagne tous les intérêts positifs. C'est la concentration des travaux au service des ports qui assurait la puissance de ces derniers. C'est l'unité des Chemins de Fer qui en fit là-bas les auxiliaires empressés de la marine. C'est leur jonction bienveillante avec les canaux qui rapprochait, des industries nationales, les débouchés maritimes et, des ports, le fret industriel.

Il y a, de par le monde, des ports de commerce dont le bénéfice ne va pas toujours aux détenteurs du territoire qui les administrent. Ils sont tout le contraire de ce qu'étaient, avant la guerre, Brême et Hambourg par exemple. Car là, quelque tentative que faisait une entreprise étrangère, les intérêts allemands, en se serrant les coudes, l'empêchaient de s'implanter dans ces ports pour en tirer profit, user de ses ressources, mettre en jeu ses moyens d'action. Tout pour les affaires allemandes, sinon tout pour les mains allemandes, telle

était la devise générale ou du moins la règle des dirigeants du Reich. Devant l'Étranger, la masse des hommes et des choses savait patriotiquement former bloc. Il y avait là, nous semble-t-il, un grand exemple et une grande force. Il n'en était pas de même pour tous les pays. Et c'est pourquoi l'Allemagne réussissait, avant la guerre, à provoquer insidieusement, hors de chez elle, une dénationalisation partielle de certains ports et de certaines ligues de navigation. En effet, grâce notamment à une réglementation spéciale en matière de devise et à des tarifs différentiels, le Reich était parvenu à drainer vers ses ports des trafics revenant naturellement à des ports étrangers plus rapprochés.

Les Allemands avaient compris que le patriotisme n'est pas un mot ronflant, un beau principe en l'air, un beau geste stérile, mais au contraire une méthode intéressée de vivre. Ils sentaient que tous les intérêts particuliers sont contenus dans l'intérêt national, devenu ainsi leur enveloppe et leur soutien. Ils savaient que lui seul représente le moyen, la condition indispensable de la prospérité de chacun, le carrefour où se croisent et d'où partent toutes les voies du succès individuel.

Notre unité patriotique est, en Belgique, assez idéale. Dès que se lèvent les intérêts, les affaires, les actes productifs et nourriciers, nous nous opposons les uns aux autres et nous nous paralysons. Notre pays est hérissé de petites coteries, de groupes irréconciliables qui se contrecarrent par jalousie, crainte, ou incompréhension. C'est notre esprit administratif, petite guerre de bureau à bureau, de service à service et d'administration à administration. C'est notre esprit politique : persécution d'homme à homme, haine de parti à parti, envie de classe à classe. Chercher son triomphe relatif dans l'abaissement de tous, plutôt que la prospérité de chacun, dans le salut commun, n'est-ce pas là un des grands défauts de notre petit pays?