

Utilité d'une Marine Militaire Belge

par le Commandant Adh. VAN de VELDE

Membre de l'Académie de Marine de Belgique

Ancien Lieutenant de Vaisseau

stagiaire de la MARINE MILITAIRE FRANÇAISE

Cette question s'est posée depuis les premiers jours de l'existence de la Belgique en tant que puissance indépendante.

Depuis 1830 on discute la question de savoir si la Belgique doit entretenir une marine militaire. Elle a fait couler beaucoup d'encre et dépenser encore plus d'éloquence. Quantité de bons esprits, et un nombre bien plus grand encore d'incompétents ou de médiocres, se sont intéressés au problème et l'ont retourné sous toutes ses faces. De part et d'autre, des points de vue opposés ont été âprement défendus.

Au début de son indépendance, notre pays avait une marine militaire comprenant deux brigantins, quatre canonnières-goëlettes, huit chaloupes canonnières, une goëlette, un brick, soit au total 16 bâtiments. Elle occupait un effectif de 60 officiers, plusieurs aspirants de 2^me classe (élèves à l'Ecole Militaire) et environ 600 sous-officiers, marins et mouses (effectif maximum atteint en 1841).

La marine royale fut supprimée le 11 avril 1862.

Nous ne ferons pas l'historique des services glorieux que rendit notre marine de 1831 à 1862. Elle avait les traditions de son ancêtre brillante, la Compagnie des Indes.

Après la suppression de notre marine royale, le public s'en est complètement désintéressé.

Et pourtant, depuis la disparition de notre marine royale et de ses quelques bâtiments, les événements militaires auxquels la Belgique s'est trouvée mêlée, ont démontré l'utilité, nous pourrions presque dire la nécessité d'un embryon de marine de combat.

Lorsque notre pavillon fut amené pour la dernière fois

sur les unités de la marine royale, un certain nombre de nos officiers d'alors prirent du service à l'étranger et furent parmi les premiers instructeurs de la marine militaire nouvellement créée par la Confédération des Etats de l'Allemagne du Nord, cependant que chez nous des voix autorisées s'élevaient vainement pour déplorer la disparition de nos moyens de défense maritime.

Parmi elles, nous relèverons celle du général Brialmont qui affirmait « qu'on ne défend pas une côte sans disposer d'éléments flottants ». Ce qui était vrai alors, l'est encore plus à présent que la portée de l'artillerie s'est accrue dans des proportions que ne pouvait envisager le père des fortifications d'Anvers et des forts de la Meuse.

Au début du siècle, Georges Lecointe, qui fut le commandant en second de la « Belgica », lors de l'expédition antarctique, préconisa la création d'une escadrille fluviale destinée à la défense du réduit national d'Anvers. Son projet pourtant bien modeste — il ne s'agissait que de deux petits monitors cuirassés de rivière et de quatre bâtiments porte-torpilles — demeura sans suite.

En 1914, les événements firent cruellement sentir la faute qui avait été commise.

Le statut de l'Escaut interdisant l'entrée et le passage aux bâtiments militaires, les alliés n'ont pas pu secourir le réduit national belge. Ils ont dû renoncer à profiter de la situation stratégique d'Anvers et à attaquer à revers l'armée allemande.

Pour répondre aux nécessités du moment, on créa, en hâte, une marine — quelle marine? d'improvisation?

Cet organisme finit tristement en Hollande où il fut interné en octobre 1914.

Il ressuscita cependant en 1917, à Calais, sous la forme d'un « Dépôt des Equipages » où l'on concentra les marins qui avaient jusque-là servi dans l'armée de terre. Cette unité arma les chalutiers d'Ostende et les bâtiments de commerce belges. Elle fournit également aux torpilleurs français de Dunkerque, constamment en patrouille sur la côte

belge, un appoint de gens de mer connaissant particulièrement ces parages.

Ce « Dépôt des Equipages » devait servir d'embryon à la Marine Militaire Belge renaissante.

Après l'armistice, le Traité de Versailles attribua à la Belgique des torpilleurs (séries A 1 et A 20) et quelques petits bâtiments (vedettes et unités de servitudes) abandonnés par les Allemands. De sorte qu'en 1919 la Belgique se trouva tout à coup et presque malgré elle en possession de tout ce qu'il fallait pour reconstituer sa Marine d'autrefois.

Mais l'ennemi n'était plus là pour obliger les bavards à se taire et la discussion reprit.

Ceux des Belges qui voulaient garder l'embryon de flotte, disaient, comme le Général Brialmont, cité plus haut, « qu'on ne défend pas une côte sans éléments flottants ».

Les autres prétendaient qu'avec ses faibles ressources la Belgique ne pourrait jamais entretenir une marine capable de jouer un rôle dans un combat naval en face ou à côté de ses puissants voisins, que pour défendre une côte l'aviation et l'artillerie suffissent; et que d'ailleurs, si une action sur mer était nécessaire, ce serait à la puissance qui viendrait secourir la Belgique de se charger de cette action.

Le « Dépôt des Equipages » devenu « Corps des Torpilleurs et Marins » végétait dans la misère des demi-mesures, lorsqu'en 1924, un député au rare bon sens demanda que l'on déterminât si oui ou non la Belgique devait avoir une Marine Militaire, quitte à voter résolument les budgets nécessaires ou à cesser immédiatement les frais.

Cinq ans avant cette époque la question avait déjà été étudiée d'une façon remarquable par l'Etat-Major Général de l'Armée et par des spécialistes.

Mais le ministre du moment ignorait vraisemblablement la chose, car il n'y fit pas allusion dans sa réponse à l'in-

terpellateur et l'on recommença une seconde — ou une dixième fois — ce qui avait été fait.

Un arrêté royal du 26 juin 1924 institua donc une « Commission de la Marine Militaire » composée des compétences les plus éclairées du pays en matière de Marine et de défense des Etats.

Cette commission siégea près d'une année.

Elle se sépara le 9 octobre 1925 après avoir voté le maintien d'une marine militaire en Belgique par 22 voix contre 2 et une abstention (M. Louis Franck, député d'Anvers, ex-Ministre des Colonies.)

Aussitôt après le vote de la Commission, le président Baron Pirmez, proposa de nommer une sous-commission spéciale qui serait chargée de faire rapport sur les deux dernières questions figurant au programme :

1° Influence générale d'une marine militaire sur le développement de la marine marchande;

2° Coordination ou concentration des éléments de marine militaires et civils existants.

Cette sous-commission fut désignée et se composait de six membres. Elle était appelée à recevoir les études et les notes que les membres de la Commission lui feraient parvenir et à formuler ensuite des résolutions qui seraient soumises à l'Assemblée Générale.

Plusieurs rapports lui parvinrent mais elle ne fut *jamais convoquée*.

Ce fut dans ces circonstances qu'un arrêté royal du 9 juillet 1926 décida la suppression du « Corps des Torpilleurs et Marins » à la date du 31 mars 1927.

Un second arrêté royal, en date du 28 juillet 1926, publié au « Moniteur » du 5 août suivant, N° 217, p. 4.164, porta à la connaissance des membres de la Commission le fait de la suppression du « Corps des Torpilleurs et Marins » et celui de la dissolution de la Commission de la Marine Militaire.

« Je me plais », ajouta le ministre, « à rendre hommage

à la contribution éclairée que, dans un sentiment de patriotisme élevé, chacun a apporté aux débats ».

« Les travaux de la Commission, très remarquables, ont été soigneusement conservés, dans la pensée qu'ils constitueraient une précieuse documentation pour le jour où, la nécessité se faisant sentir, l'idée de la création d'une marine militaire ou tout au moins des éléments qui en jetteraient la base, pourrait être reprise. »

Or, la décision de la suppression du « Corps des Torpilleurs et Marins » due à une méconnaissance totale des intérêts supérieurs du pays et à un esprit d'économie mal compris, devait être amèrement regrettée douze années plus tard.

En effet, peu de mois avant le début de la « drôle de guerre » alors que la neutralité du pays exigeait que fût préparée la protection de toutes nos frontières, une flotille fut reconstituée tant bien que mal; plutôt mal, à la vérité. Cette unité fut constituée par récupération des militaires marins et pêcheurs ayant fait leur service militaire dans différents régiments de l'armée mobilisée, encadrés de sous-officiers et d'officiers de réserve dont certains porteurs des diplômes de capitaine ou lieutenant au long cours. Ce corps disposait de quelques anciens bateaux pilotes, armés de mitrailleuses et de canons de petit calibre.

Ce fut une improvisation, une nouvelle fois comme en 1914.

La malheureuse campagne de mai 1940 y mit le point final. Une partie de ce Corps fut capturée par les Allemands et l'autre internée en Espagne.

Néanmoins, nous ne pouvons manquer de signaler la conduite exemplaire des officiers et équipages de deux ou trois unités de ce « Corps de marine », lors de l'évacuation des troupes britanniques à Dunkerque. Et entre autres celle des Lieutenants D'Hauwer et Rascar et leurs hommes qui s'y distinguèrent spécialement en faisant avec

leur unité plusieurs traversées entre Dunkerque et les côtes britanniques.

* * *

1945.

Pour la deuxième fois en moins d'un quart de siècle, la fin de la guerre nous lègue un embryon de marine militaire. Le section belge de la Royal Navy.

Sa création date d'après la capitulation de l'armée, nous apprend M. De Vos, directeur général de la Marine, dans sa conférence « Où en est notre Marine Marchande? » où il déclare : « Les agents de la marine continuèrent la lutte; leur loyauté et leur compétence leur valurent la création, en avril 1941, de cette Section. »

Durant les sombres années qui étaient pour nous la captivité et l'occupation, cette section fit d'excellente besogne.

Nous rendons un vibrant hommage aux officiers et équipages de cette section qui ont eu l'honneur de pouvoir continuer la lutte, à bord d'unités battant nos couleurs.

1946.

La section Royal Navy existe réellement, elle a été reconnue par le Gouvernement.

Mais de nouveau l'histoire recommence; des esprits s'inquiètent et il nous revient qu'un député anversois aurait dit « Une marine militaire, à quoi donc cela peut-il nous servir? »

A cela nous répondrons : Elle est utile et nécessaire! Raisonnons la question.

I. — Au point de vue de la Défense Nationale :

Comme les événements le démontrent chaque jour, le seul moyen efficace que possèdent les peuples d'éviter la guerre ou d'en atténuer les odieuses conséquences est encore d'être prêts et résolus à en repousser victorieusement les assauts. Il faut donc que nous ayons une défense nationale aussi solide que possible. Cette défense nationale doit

être basée sur l'aide des puissances garantes de l'intégrité et de la liberté de la nation. Mais il faut avant tout que nous soyons capables de résister seuls, le plus longtemps possible, aux forces qui nous attaqueraient à l'improviste.

Or, notre existence même comme nation indépendante est due à ce fait que nous occupons une situation stratégique extraordinairement importante.

Sur terre la chose se conçoit aisément.

Depuis des siècles, les armées qui opèrent entre les Alpes et la Mer du Nord ont besoin d'emprunter les vallées de nos fleuves. En dehors de ces routes naturelles, elles ne pourraient que difficilement faire circuler leur charroi et le matériel indispensable aux troupes qui combattent; elles ne pourraient pas se déplacer elles-mêmes avec la célérité qu'exigent les nécessités stratégiques.

Au point de vue nâval, la chose est moins facile à saisir. On en connaît peu et l'on ne s'imagine guère ce qui se passe sur mer.

Pendant, en cas de conflit, la possession de notre côte est d'une importance aussi grande pour les belligérants que la disposition de notre territoire.

Qu'on songe au rôle que jouent en temps de guerre les transports par mer, alors qu'il faut non seulement alimenter la population comme à l'ordinaire, mais encore fournir l'Armée des munitions et des approvisionnements de toutes espèces.

En temps de guerre, chacun des belligérants s'efforcera donc de conserver la libre disposition des routes maritimes et d'entraver les communications par mer de son ennemi.

Le moyen le plus avantageux d'atteindre rapidement ce but est en général la destruction par la bataille des forces ennemies.

Mais avant d'arriver au combat exterminateur, si l'on y arrive jamais, on s'assure l'usage de la mer par d'autres moyens. Notamment on protège ses transports par des escortes de petits bâtiments; on essaie de capturer les transports ennemis, on mouille des champs de mines dans

les passes obligatoirement pratiquées par la navigation adverse, et dans les accès des ports, on détruit ceux de l'ennemi.

On peut aussi bloquer les ports ennemis par des escadres.

Le but principal poursuivi par une grande marine est donc d'assurer la maîtrise des mers.

Ses moyens sont la bataille, la course aux transports et le blocus sous toutes ses formes.

Une flotte peut encore accessoirement servir à bombarder des côtes et à protéger des débarquements de troupes.

On comprend que pour ces diverses opérations, il soit avantageux, voire indispensable, de disposer d'une base de ravitaillement et de repli le plus près possible des régions dans lesquelles on veut agir.

Or, c'est ici que l'importance de notre situation va être mise en lumière. Notre système maritime comprend l'Escaut, fleuve superbe pouvant abriter une flotte énorme avec Anvers et ses immenses installations.

Il comporte encore la côte des Flandres avec les trois ports d'Ostende, Bruges et Zeebrugge reliés entre eux et à Anvers par des canaux praticables aux sous-marins et aux torpilleurs. Tout cela, à quelques heures des ports anglais, et des ports français, à l'entrée de la Mer du Nord, pas loin de l'Atlantique, sur la berge si l'on peut dire, d'un des passages les plus fréquentés du monde.

Nos régions maritimes présentent, d'ailleurs, aussi un intérêt au point de vue des opérations militaires terrestres.

Celui qui en dispose, prend à revers notre armée.

Il a le bénéfice d'une position centrale reliée à la mer et lui permettant de faire feu à bout portant sur la France, la Hollande ou l'Angleterre.

Notre région côtière a donc bien une importance stratégique formidable au point de vue naval et au point de vue terrestre.

L'histoire est d'ailleurs là pour montrer le parti que l'on peut en tirer.

Nous devons donc nous attendre à ce qu'en temps de guerre chacun des belligérants essaie de s'en emparer, soit par terre comme les Allemands en 1914 et 1940, soit par mer.

Pour que notre défense nationale soit complète, il faut que notre côte soit défendue.

Mais comment doit-elle être défendue?

Pour répondre à cette question voyons ce qu'en temps de guerre nous aurions à craindre de la part de l'ennemi et à attendre de nos alliés.

L'ennemi pourrait tout d'abord tenter chez nous un débarquement. Le canon de la mer étant toujours en état d'infériorité notoire sur le canon d'une côte, hors le cas de surprise, l'Armée de terre alertée à temps suffira à repousser l'ennemi.

Mais il y a le cas de surprise.

L'artillerie ne peut ouvrir le feu que si elle sait qu'un objectif se présente à elle.

L'infanterie ne peut intervenir que si elle est rendue assez tôt en force au point réellement menacé.

Qui signalera l'approche de l'ennemi?

L'aviation? Oui, par temps clair. Mais par temps clair, l'ennemi ne se présentera pas.

La nuit et la brume sont favorables aux assaillants, défavorables aux défenseurs.

Or, sans parler de la durée de la nuit, il est avéré que la brume règne très fréquemment sur nos côtes, même durant la belle saison de l'aube jusque tard dans la matinée, et même parfois durant la journée; elle est presque de règle dès l'instant où la mer est assez calme pour permettre un débarquement.

En outre, il est possible, de masquer toute une escadre au moyen de brouillard artificiel produit par quelques vedettes ou canots automobiles.

On se rappelle d'ailleurs, qu'en 1918 les Anglais sont

parvenus à débarquer à Zeebrugge en dépit de la formidable organisation défensive allemande.

Ce jour là, l'Amiral KEYES qui commandait l'expédition a dit, alors que ses 168 navires approchaient silencieusement de la côte belge « Si maintenant un seul torpilleur allemand nous apercevait, nous n'aurions plus qu'un parti à prendre, celui de retourner à Douvres et de renoncer à l'expédition. »

Heureusement ce jour-là aucun bâtiment allemand ne tenait la mer. Cette circonstance valut d'ailleurs, à l'amiral allemand qui commandait la défense, d'être démis de son commandement dans les 24 heures.

Si l'on veut éviter qu'un débarquement puisse avoir lieu par surprise il faut donc avoir sur mer des yeux capables de pénétrer les ténèbres et le brouillard, c'est-à-dire des patrouilles de petits bâtiments reliés à l'organisation terrestre par T.S.F.

Quelles sont les autres opérations que l'ennemi pourrait tenter contre nos côtes ?

Comme nous l'avons dit plus haut, il essayera de bloquer nos ports.

Si nous n'avons aucun élément flottant à lui opposer, la tâche lui sera aisée.

Pendant la période de tension diplomatique qui précédera immédiatement la guerre, il enverra un sous-marin croiser au large d'Ostende et un autre sous-marin devant Zeebrugge dans la fameuse passe de Wielingen.

Au moment précis de la déclaration de guerre, il donnera par T.S.F. ordre à ses sous-marins de bloquer nos ports et de miner nos passes. Voilà notre Armée complètement coupée de la mer au moment où toutes les voies ferrées et toutes les routes seront encombrées par les transports militaires.

Il existe des sous-marins porteurs d'un canon de 305 m/m. de calibre lançant à quelques trente kilomètres des obus capables de percer des cuirasses d'acier de

30 cm. d'épaisseur ou de creuser dans la terre des trous de 10 m. de diamètre et de 4 m. de profondeur.

Des bâtiments de cette espèce ou même des unités de surface, canonnières, croiseurs, cuirassés armés de canons de 380 voire de 400 m/m. de calibre pourront venir à leur aise, à l'abri de la nuit ou du brouillard artificiel ou naturel, s'installer à quelques kilomètres de nos côtes dès la première nuit de la guerre et faire l'honneur de leurs projectiles à toute la Flandre jusque près de Gand, arrosant systématiquement, avec une précision mathématique, la gare de Bruges — pour ne parler que de celle-là — ainsi de même que nos portes d'écluses maritimes.

Qui empêchera ces bâtiments d'accomplir leur infernale besogne? Qui ira chasser les sous-marins, relever les mines posées par eux, leur tendre des filets?

L'artillerie ne verra rien.

L'aviation apercevra peut-être derrière les rideaux de brume, les lueurs des canons de marine en action, mais en tous cas, elle sera *incapable* de donner à l'artillerie de côte avec *une précision suffisante* les indications nécessaires à l'exécution d'un tir.

Un navire peut faire feu de toutes ses pièces en se déplaçant à l'allure d'un train express.

Au contraire, quelle ne sera pas l'efficacité d'un petit bâtiment minuscule, invisible dans la nuit et extrêmement mobile?

Ce petit bâtiment pourra menacer de sa torpille, c'est-à-dire d'une destruction instantanée, les monstres marins les plus redouables.

Il ne pourrait pas suivre des escadres en haute mer, mais, près de sa base plus particulièrement sur les bancs des Flandres où les gros bâtiments ne peuvent que très difficilement évoluer, et dans la brume ou les ténèbres, c'est à lui que revient incontestablement la supériorité. Il serait chimérique et dangereux de compter pour le remplacer sur l'intervention d'une marine étrangère.

Que répondrait, en effet, l'allié auquel, au plus tôt le

jour de la mobilisation, donc déjà trop tard, on demanderait une flotille de défense ?

Si c'est la France, elle répondra que ses flotilles côtières suffisent à peine à la sécurité de ses immenses frontières maritimes de l'Atlantique, de la Manche, de la Mer du Nord et de la Méditerranée. Quant à ses escadres, en distraire la moindre unité constituerait une lourde faute, car elles ne seront jamais trop puissantes pour jouer les rôles essentiels qui leur seront assignés en haute mer.

Que nous répondrait l'Angleterre ? La même chose, ou bien qu'elle ne se soucie guère d'aventurer ses bâtiments dans un guépier déjà hérissé d'embûches par l'ennemi et qu'il lui faut le temps d'étudier la question. « Wait and See. »

Ou bien encore aura-t-elle pris les devants et sera-t-elle venue s'installer d'elle-même dans nos ports aux premières heures de la mobilisation en exigeant avec raison la haute main sur tout ce qui concerne la défense de notre système maritime.

Nous voilà menacés de protectorat, traités avec le mépris que méritent ceux qui ne savent pas se défendre.

Combien payerons-nous d'ailleurs pareille intervention au point de vue diplomatique ? Que deviendront nos intérêts maritimes au cours des hostilités et qui les défendra lors de la discussion du traité de paix.

Et même, ce n'est pas en 24 heures qu'on improvise la défense maritime d'une côte, ni qu'on assure la liaison nécessaire entre les marins et les artilleurs de terre, surtout lorsqu'ils parlent une autre langue et sont de nationalité et de formation professionnelle différentes. Il faut à tout cela une longue préparation. L'on ne peut cependant pas inviter une force navale étrangère à venir faire des exercices en temps de paix chez nous.

Et que dira son opinion publique en apprenant que les Belges entendent confier les missions dangereuses de leur défense à d'autres ?

Autre chose serait pouvoir dire aux Britanniques : Si

vous nous apportez votre aide sur terre et sur mer, si vous protégez nos transports dans les régions du globe où nous pourrions difficilement envoyer, nous, des bateaux de guerre, vous trouverez tout au moins chez nous l'appui d'une base navale solide et bien organisée sur laquelle vous pouvez compter pour vos opérations dans la Mer du Nord, dans laquelle vos bâtiments trouveront un refuge, et qui vous servira pour vos débarquements de troupes sur le Continent.

Du coup nous devenons pour ce peuple marin, quelqu'un dont l'aide vaut la peine d'être prise en considération et pour toutes les puissances susceptibles de nous envoyer du secours par mer, un pays dans lequel on peut débarquer sans craindre d'être coupé de sa base.

Pour être complète, la défense de la côte doit donc comporter de l'artillerie, de l'aviation maritime et des éléments flottants.

Pour ce qui est de l'artillerie de côte, on s'accorde à reconnaître que « quelques » batteries très puissantes suffiraient.

On pourrait préconiser de les installer sur voies ferrées de manière à les protéger à la fois par le défilement et la mobilité et à pouvoir les employer au besoin sur d'autres points du Front.

Une flotille d'hydravions serait rapidement mise sur pied par le service de l'aviation militaire.

Quant aux éléments flottants, ils devraient comprendre vingt-cinq à trente petites unités, torpilleurs, destroyers, sous-marins, poseurs et releveurs de mines, chasseurs de sous-marins et quelques-uns de ces tout petits bateaux que les Anglais appellent « Motor Torpedo boats ». (M.T.B.).

Ces minuscules bâtiments atteignent la vitesse fantastique de 50 nœuds (90 km. h.) et portent des torpilles.

Ce sont des mouches dont la piqure est mortelle et contre lesquelles les monstres les plus colossaux ne peuvent rien.

Il coûtent moins cher qu'une voiture de luxe.

Voici en résumé, à quelles fins, notre défense flottante doit être constituée :

La surveillance de la mer au large de nos côtes en liaison par T.S.F. avec la terre et éventuellement avec les marines alliées.

La destruction à la grenade et au canon des petits sous-marins et des petits bâtiments de surface, mouilleurs de mines et autres contre lesquels l'artillerie de la côte ne peut rien.

La destruction des grosses unités ennemies dans les circonstances (nuit et brume) où ces grosses unités peuvent approcher utilement de la côte sans s'exposer aux coups de l'artillerie.

Nos bateaux auraient à mouiller des mines et des engins divers et à relever ceux que l'ennemi aurait posés.

Ils auraient à arraisonner les bâtiments de commerce et à protéger nos transports, tout au moins jusqu'en haute mer, ou jusque dans les eaux de nos Alliés.

Indépendamment de ces diverses missions particulières à la défense de la côte belge, ils pourront encore avantageusement jouer sur mer pour nos alliés un rôle d'avant-garde analogue à celui qui est dévolu à l'Armée de terre, et obliger l'assaillant à démasquer ses forces.

Ils pourront encore assister nos alliés dans toutes les entreprises navales où la connaissance particulière de la région des Flandres est de quelque importance.

Enfin ils nous permettront de nous asseoir à la table où les alliés discuteront des questions navales et nous qui possédons le premier port du Continent, et qui vivons de ce port, de ne pas être traités en importuns lorsqu'il s'agit d'intérêts maritimes.

Notre marine militaire peut être minuscule. Elle n'aura à se mesurer avec des unités importantes que dans des circonstances exceptionnelles où ces unités ne pourront pas mettre leur puissance à profit.

D'ailleurs le raisonnement selon lequel une flotte mo-

deste ne serait d'aucune utilité pourrait aussi bien s'appliquer à l'Armée de terre.

Qui oserait nier, cependant, le rôle essentiel d'avant-garde joué par l'Armée belge — tant en 1914 qu'en 1940 — grâce à sa situation stratégique particulière?

Il faut les bâtiments de guerre indispensables à l'entraînement d'un personnel marin suffisant.

Aucune unité de l'armée, ni aucun organisme de la marine civile ne pourrait fournir des éléments susceptibles d'en tenir lieu.

Il faut posséder en permanence des bâtiments de guerre parce que la connaissance approfondie de la côte au point de vue de ses caractéristiques d'ordre militaire est un élément indispensable à l'efficacité de la défense.

Enfin, pour l'entraînement et l'emploi des unités flottantes dans des conditions convenables, il est indispensable que ces éléments relèvent d'une autorité navale unique responsable et cela en temps de paix comme en temps de guerre.

La marine militaire ne peut pas dépendre de l'armée. L'armée et la marine sont appelées à coopérer à une œuvre commune : la défense du territoire. Elles doivent préparer cette œuvre parallèlement et se concerter quant aux voies qui doivent les conduire à leur but commun : le salut du pays attaqué. Mais elles doivent vivre d'une vie indépendante. Leur interdépendance administrative en temps de paix et stratégique en temps de guerre, a toujours donné de mauvais résultats quand on en a essayé.

L'immixtion des chefs militaires de l'Armée dans une marine a en effet toujours eu pour résultat de paralyser les plus louables efforts par suite de l'impossibilité où se trouvent ces chefs militaires de donner des ordres en connaissance de cause. L'histoire des autres pays et la nôtre fourmillent d'exemples à ce sujet.

La guerre sur terre est une chose, la guerre maritime en est une autre; la défense des côtes appartient à la guerre maritime et procède de ses méthodes.

Or, on ne s'improvise pas marin, pas plus qu'on ne s'improvise soldat. Un grand chef militaire, un stratège de grande envergure, peut très bien ne pas comprendre les choses de la mer.

Il faut un certain nombre d'années de vie à la mer comme marin militaire pour connaître les besoins des unités de combat et savoir les dangers que ces unités peuvent courir.

* * *

II. — **Considérons maintenant le point de vue Diplomatique et commercial.**

En temps de guerre, plus que toute autre nation, la Belgique a besoin d'alliances. Une alliance est un contrat en vertu duquel les parties se prêtent appui et se font des concessions mutuelles en vue d'une même action diplomatique et militaire.

Il est évident que mieux un pays est défendu, plus l'alliance avec lui est alléchante et plus il est en droit de se montrer exigeant. En particulier le fait d'avoir une défense côtière flottante, nous rangerait parmi les nations possédant une marine de guerre, et ferait prendre en considération nos intérêts maritimes.

L'absence chez nous de toute unité navale militaire porte plutôt à oublier que nous aussi, nous avons besoin de la mer.

Disons encore, qu'en cas de conflit nous avons des devoirs à remplir envers nos alliés. L'on croit volontiers que ceux-ci préfèrent nous voir nous en remettre à eux, pour notre défense sur mer et faire bénéficier notre armée de l'économie réalisée en n'ayant pas de Marine. C'est une erreur, et l'économie réalisée serait si faible qu'elle ne permettrait pas d'accroître la puissance de l'armée d'une façon appréciable.

Nos voisins, ceux qui sont résolus à respecter notre indépendance et à nous défendre en cas d'agression, préfè-

raient que nous apportions sur mer l'appoint d'une défense maritime, car ils estiment qu'un embryon de flotte belge peut dans une guerre jouer un rôle dont les conséquences seraient incalculables.

Maints spécialistes ont donné leur avis à ce sujet.

Une marine militaire possède en outre cet avantage de conserver à leur métier les gens de mer, permettant à ceux-ci de faire leur service dans leur élément.

L'un ou l'autre navire de guerre peut aussi, par sa seule présence, en des endroits déterminés, et sans intention autrement belliqueuse, assurer parfois de sérieux avantages aux nationaux du pays qu'il représente, comme son absence peut parfois leur coûter fort cher.

Si jadis, nous n'avons pu comme d'autres participer aux appropriations en Océanie, c'est par manque d'un vaisseau militaire. Plus tard, nos chemins de fer en Chine ayant éprouvé de fortes atteintes au moment de la révolution des Boxers, le manque d'un navire armé faillit nous écarter du règlement des affaires : ce n'est que grâce à l'adresse de Léopold II et de ses collaborateurs que nous pûmes compenser cette absence et être représentés à la Conférence de Pékin.

Plus tard encore, dans le règlement relatif aux dettes du Venezuela, nous fûmes moins heureux, toujours pour la même cause.

Alors que des puissances comme la France, l'Angleterre et l'Allemagne, qui avaient eu la possibilité d'envoyer des navires, furent payés en vertu d'un arrêt rendu en 1904 par le tribunal d'arbitrage de La Haye, notre pays qui était, proportionnellement, un des principaux créanciers, n'obtint rien. Et je pourrais citer d'autres cas. Il y a des circonstances où la présence d'un vaisseau militaire peut garantir à des citoyens, dans les contrées lointaines, la vie sauve.

Et puis, le navire possède une énorme vertu de publicité pour un pays de production industrielle comme le nôtre.

Lorsqu'on n'a pas voyagé, rien n'est plus abstrait et difficile à saisir, que la nécessité pour un pays de pouvoir arborer sur mer le Pavillon Militaire. Au contraire, cette nécessité paraît évidente à ceux qui ont quelque peu parcouru le monde ou séjourné dans des ports étrangers. Notamment, en apprenant en 1920 que la Belgique reconstituait une petite marine militaire, nos consuls se sont réjouis à l'idée de voir enfin nos couleurs flotter à côté des couleurs hollandaises, danoises... et autres et de pouvoir bientôt montrer à ceux à qui ils parlaient de notre industrie, que la Belgique existait réellement.

C'est en effet le pavillon d'un pays et les hommes qui escortent ce pavillon qui fixent les idées des étrangers sur le pays lui-même; en font parler la presse et attirent l'attention sur les transactions commerciales qui pourraient se faire.

Les pays qui possèdent une marine militaire se sont toujours ingénies à profiter de leurs exercices à la mer pour faire jouer ce genre de réclame.

Un résultat tangible en est presque toujours résulté. Je me souviens qu'un navire de guerre français, lors d'un séjour au Vénézuëla, a procuré à l'industrie de nos voisins pour plus de 100 millions de transactions.

Sans les chiffres mis en évidence par des statistiques commerciales, qui croirait à l'efficacité de la publicité ruineuse de certaines firmes. Dans les premières décades qui suivirent notre indépendance, nos gouvernements avaient d'ailleurs bien le sens de cette publicité nationale, puisqu'ils envoyaient nos goëlettes armées voguer de Java à Valparaiso et du Cap de Bonne-Espérance à New-York.

Léopold II, sachant que nous ne pouvions nourrir l'espoir de posséder en Belgique une vraie flotte de guerre, avait eu, en 1905, une excellente idée du même ordre, soumise aussitôt à son gouvernement, mais à laquelle celui-ci ne donna pas d'autre suite.

C'était de faire équiper par l'Etat un « navire représentatif », ce navire aurait été armé pour avoir droit, en tous

lieux, aux honneurs que les usages navals réservent aux vaisseaux de guerre; portant notre pavillon, il aurait été, comme envoyé spécial, chargé de missions consulaires, dans les principaux ports du monde.

Quand, en 1924, un de nos torpilleurs se rendit aux fêtes de la mer, à Calais, il eut entre les représentants de toutes les autres flottes, sa grosse part de succès.

Faut-il à ce propos rappeler les visites qu'ont faites, dans nos ports, même dans celui de Bruxelles, des navires de guerre représentatifs des Etats-Unis, d'Angleterre, de France et d'autres pays, et l'excellente impression qu'ils laissèrent chez nous?

Ne fût-ce que pour remplir cette tâche-là, outre celle d'assurer notre défense fluviale et côtière en cas de guerre, une marine militaire paraît utile.

* * *

Comme nous venons de le voir la marine militaire est un outil nécessaire à la défense du pays, et aussi un précieux instrument de propagande diplomatique et commerciale; mais en plus, elle peut être un milieu d'élection pour l'éclosion et la confirmation de vocations marines et un centre de formation de marins qui nous sont nécessaires tant pour les besoins de notre commerce que pour la colonie et la défense éventuelle de l'embouchure du Congo.

Le Belge, à part des exceptions qui confirment la règle, n'a pas le sens de la mer. Nous avons des ports dont Anvers, le premier du continent, mais nous manquons de bateaux. Et si nous en manquons, cela tient surtout à ce que nous manquons de marins.

Nous devons vivre d'exportation, mais nous avons une marine marchande insignifiante.

Ce qui fait que nous sommes absolument tributaires de l'étranger pour la majeure partie de nos transports d'outre-mer.

D'autres peuples drainent chez nous des sommes énormes,

en fret, parce qu'ils nous fournissent les moyens de transport maritime qui nous manquent et par ce décaissement de fret, nous pratiquons de l'importation, alors que c'est le contraire qui est vital pour nous.

Ne faut-il pas, comme l'a préconisé le grand Roi Léopold II, tout faire pour développer notre marine marchande. Un vieux dicton prétend que sans marine militaire, il n'est pas possible d'avoir une marine marchande prospère. Sans doute ce dicton, comme tant d'autres, procède-t-il d'un raisonnement simpliste et serait-il exorbitant d'entretenir une marine militaire uniquement dans le but de développer la marine de commerce. Il est curieux cependant de constater que tous les pays qui possèdent une marine marchande quelque peu importante, ont aussi une marine militaire. Et les pays qui n'ont pas de marine militaire n'ont guère de marine marchande.

L'histoire abonde en exemples de cette vérité.

Qui ne sait que l'origine de l'incomparable flotte commerciale de l'Angleterre remonte aux corsaires de Raleigh? Qui ne sait que Colbert, le rénovateur de la marine française s'est appliqué surtout à créer une flotte de combat, sachant bien que les navires marchands suivraient tout naturellement?

Qui ne sait que la Hollande — qu'on peut difficilement taxer de militarisme — entretient sa flotte militaire avec un soin jaloux? Et qui douterait que, si elle le fait, c'est parce qu'on n'ignore pas à La Haye que la décadence d'une marine est rapide, quand on y détruit l'existence du noyau militaire, gardien des traditions navales, centre de recrutement, milieu d'étude, école de discipline où se forment les spécialistes à tous les échelons de la hiérarchie?

L'histoire nous apprend encore — et la leçon vaut qu'on la retienne chez nous — qu'il n'est pas de puissance coloniale qui dure sans marine de guerre.

Or, notre colonie devient de plus en plus prospère. C'est très heureux en soi. Mais qui nous assure qu'elle ne va pas,

précisément à cause de sa prospérité, exciter des convoitises et des appétits?

Qui nous dit qu'elle ne sera pas un jour, l'objet d'une agression?

Pour la défendre, s'il en était ainsi, il nous faudra des marins. Où irons-nous les prendre si nous n'en avons pas formés?

Certes, en cas d'agression de notre colonie, nous aurons des alliés pour nous aider, car nous ne pouvons pas songer à nous défendre seuls.

Les grandes voies maritimes seront donc surveillées par les flottes de haute mer de nos grands alliés, et la liaison assurée, de ce fait, entre la métropole et le Congo.

Mais nos alliés ne peuvent pas intervenir, sans abandon par nous du principe même de notre souveraineté, dans la préparation particulière que demande, dès le temps de paix, la défense de l'embouchure du fleuve.

De là découle, pour notre colonie, la nécessité de créer une flottille côtière.

D'aucuns, parmi les plus éminents de nos coloniaux, n'hésitent pas à dire que c'est indispensable.

Mais il est bien évident qu'il est non moins indispensable, dans ce cas, de posséder une flottille militaire métropolitaine, car qui fournira le personnel naval à la Colonie, si la Belgique elle-même n'a pas la moindre unité navale?

Nous disions plus haut : nous manquons de marins. Il en est de même pour la population côtière qui se détourne de la mer. La pêche maritime manque de bras.

Il y avait en Belgique, vers 1860, 1.800 pêcheurs et le poisson rapporté de la mer par ces braves gens, suffisait aux besoins du pays.

Actuellement ce nombre a diminué et nous payons des sommes énormes aux étrangers qui complètent notre production de poissons, inférieure de moitié à nos besoins.

Depuis la suppression du Corps des Torpilleurs et Marins, on a obtenu pour les gens de mer — pêcheurs et marins — qu'ils ne fassent plus leur service militaire.

Durant huit ans on leur accorde des sursis successifs. Il est évident que lors de la création de cette mesure, n'ayant en Belgique plus de formation navale, il valait mieux ne pas envoyer le marin ou le jeune pêcheur faire son service militaire dans l'armée, car l'obligeant à quitter son bateau pendant une longue période, il ne serait bien souvent, plus retourné à la mer.

Mais maintenant la situation a changé.

Nous avons une formation navale. Le marin doit apprendre à se défendre et à coopérer à la défense du pays.

De plus, s'il fait son service dans une marine militaire il ne perdra pas le contact avec la mer et y retournera, même avec une valeur professionnelle considérablement augmentée.

Il aura appris à être propre, à travailler avec méthode et faire bien une foule de choses qu'il faisait imparfaitement naguère.

CONCLUSIONS

Les arguments que nous venons de développer ci-dessus, en faveur de l'existence d'une organisation navale militaire relèvent de l'intérêt public le plus éminent.

On peut les résumer ainsi :

1. — Organisation de la Défense côtière maritime et terrestre.

2. — Formation technique et pratique des Etats-Majors et des équipages à placer en temps de guerre à bord des navires de commerce et les unités auxiliaires pour y assurer : la manœuvre, le tir au canon et à la torpille et le maniement des autres armes.

3. — Liaison maritime entre la Belgique et le Congo par nos propres moyens, escorte des convois, défense maritime fluviale et lacustre de la Colonie, de même que la surveillance et la police de ses voies d'eau.

4. — Contribution puissante à la formation d'un esprit, d'une tradition et d'une discipline maritime et navale.

5. — Essor de la marine de commerce, grâce au recrutement assuré de ses équipages par des éléments instruits.

6. — Rehaussement du prestige national et avantages indirects au point de vue du commerce d'exportation.

* * *

Si les détracteurs de la marine militaire se donnaient seulement la peine d'envisager toutes ces raisons, peut-être se rendraient-ils compte de leur erreur.

Mais, nous sommes bien tranquilles, ces gens-là parlent de choses dont ils ne connaissent pas le premier mot. Ils ne tiennent d'ailleurs pas le moins du monde à s'éclairer, car cela pourrait les gêner. Ils n'ont pas même l'excuse de la bonne foi!

Mais peu nous importe. Nous avons foi en l'avenir, nous tous qui avons la conviction de voir clair et juste.

Nous faisons appel à l'union des bons citoyens, de tous ceux qui aiment leur patrie et veulent la voir grande, honorée et respectée.

Et à ceux qui ont l'honneur de tenir la barre de notre marine militaire renaissante, je leur hisse le signal « RECHT DOOR ZEE! »

Anvers, juillet 1946.