

UNE MARINE BELGE POUR PRESERVER LES VALEURS ET INTERETS NATIONAUX ET EUROPEENS.

Amiral de Division Michel VERHULST, ir.

1. INTRODUCTION

.... chers invités, c'est pour moi un grand honneur de prendre la parole, en ma qualité de Chef d'état-major de la Marine, à l'occasion de l'ouverture solennelle de l'année académique à l'Académie Royale de Marine.

Monsieur le Président, puis-je vous remercier, en mon nom personnel et au nom de la Marine belge ? J'aimerais saisir cette occasion pour vous parler de deux éléments essentiels étroitement liés, à savoir :

- la sécurité et la défense et
- la Belgique maritime

2. HISTORIQUE

J'aborderai l'historique de notre Marine en distinguant deux grandes périodes, à savoir la période qui précède 1831 et la période allant de 1831 à nos jours.

Dans la première partie, la période avant 1831, où il est difficile de parler de "Marine belge" étant donné qu'il n'existait pas d'entité étatique, je me limiterai à mentionner certains aspects spécifiques qui indiquent que la Nation actuelle dispose d'un passé maritime.

a. L'histoire maritime avant 1831

L'histoire maritime de nos régions commence pendant l'époque romaine. Au cours de cette période, un Belge, le Ménapien Caraus, devient commandant de la flotte impériale. Après sa mort, une base navale est fondée à Oudenburg, près d'Ostende. Avec la chute de l'Empire romain, la flotte et l'organisation maritime disparaissent de nos contrées et, avant que ne réapparaisse une telle organisation, il faudra attendre des siècles, à savoir la période des Comtes de Flandre.

En 810, Charlemagne fonde une flotte pour tenir tête à l'invasion des Normands et, à ce moment, la crainte des attaques à partir de la mer conduit à la création d'une organisation de défense maritime.

Au Moyen Age, les escadres flamandes participent activement aux expéditions destinées à transporter et approvisionner les croisés.

Les premiers contacts internationaux sont pris avec les flottes marchandes de Venise, Gênes et Pise et profitent à la science nautique et à la construction navale.

Après les inondations catastrophiques de 1170 qui modifient le cours de l'Escaut et la construction de canaux qui permet à tout un réseau de cours d'eau d'atteindre la ville, Bruges devient le plus grand port d'Europe du Nord.

Philippe d'Alsace est le premier prince à faire preuve d'un très grand intérêt pour les affaires maritimes de son comté et qui, de plus, encourage la pêche.

En 1294, il est fait mention pour la première fois de la "Marine de Flandre" dans un écrit de Gui de Dampierre, Comte de Flandre.

Au début du XIV^e siècle, l'embargo est mis pour la première fois sur l'exportation de laine anglaise vers la Flandre ; ensuite, l'exportation de grain et d'autres denrées alimentaires est interdite. En très peu de temps, le chômage et la famine s'abattent sur le comté.

La défense des mers et la protection de la flotte marchande sont considérées comme un mal nécessaire ; mais, progressivement, on envisage la formation de convois ; les bateaux de pêche sont protégés par des bâtiments de guerre ; de plus, la marine est utilisée dans l'élaboration de la politique étrangère. Des bases sont fondées aux Açores et aux îles Canaries.

En conséquence, Charles le Téméraire se trouve, à son arrivée au pouvoir, à la tête d'une énorme puissance maritime. Malheureusement, la flotte est dissoute à sa mort ; une fois de plus, l'anarchie règne sur les mers.

Il faudra attendre jusqu'en 1521 avant que l'ordre ne recommence à régner dans le domaine de la navigation ; un traité signé à Calais garantit la liberté de pêche au hareng. Des flottilles permanentes sont mises en oeuvre pour la protection des ports et des côtes.

Entre 1543 et 1579, des règlements sont établis pour la protection de la pêche ainsi qu'un règlement pour les flottes de guerre. Ce dernier traite particulièrement des manoeuvres et des signaux.

La flotte garde-pêche qui opère 3 mois par an est subdivisée en 3 escadres : celle de Flandre, de Hollande et de Zélande ; ses missions sont bien définies.

A son retour à Madrid, Philippe II quitte un pays riche et prospère, tant au plan matériel qu'au plan intellectuel. Anvers est devenue la plus grande métropole commerciale du monde.

Ensuite, la période des guerres de religion impose des temps difficiles à nos provinces où les gueux ne se contentent pas de semer la panique dans les régions côtières mais encore perturbent par leurs actions la navigation commerciale.

A la fin du XVI^e siècle, la scission des Pays-Bas est devenue un fait accompli et la guerre navale entre le Nord et le Sud commence.

Les flottes de pêche sont attaquées et les ports bloqués ; la navigation marchande devient pratiquement impossible.

Lorsque se termine la guerre de Trente ans en 1648 par le Traité de Munster, Ostende est le seul accès à la mer qui ne soit pas aux mains de l'ennemi.

Au début du XVIII^e siècle, sous le régime autrichien, Gand et Bruges restent coupées de la mer et l'Escaut reste fermé à nos bateaux. C'est à partir d'Ostende que commence le commerce avec l'Extrême-Orient. Une nouvelle aventure maritime s'annonce : le commerce et la navigation autour du monde. C'est à la Compagnie ostendaise que l'empereur Charles VI octroie des privilèges ainsi que le monopole exclusif du commerce avec l'Inde et l'Afrique. De plus, cette compag-

nie reçoit le droit de négocier avec les Etats amis au nom de l'Empereur. Malheureusement la Compagnie ne connaît qu'une brève existence car, dès 1731, sous la pression des Anglais et des Hollandais, Charles VI lui retire ses privilèges. La Compagnie a donné un temps aux Belges le goût des entreprises maritimes et les moyens de s'y consacrer.

Ostende acquiert le statut de port franc en 1784 mais il faut attendre jusqu'en 1795, début de l'annexion française pour qu'il soit mis fin à la fermeture de l'Escaut. En bref, nous pouvons dire que, suite au traité de Munster, notre pays a dû se débrouiller pratiquement 200 ans sans Marine.

Voici pour ce qui concerne le survol rapide de l'histoire de notre tradition maritime. Voyons à présent l'histoire de la Marine belge.

b. L'histoire de la Marine 1831-1995

(1) De l'indépendance jusqu'au second conflit mondial

Créée le 15 février 1831, la "Marine Royale Belge" fut deux fois dissoute entre cette date et 1946.

A chaque fois, les événements démontrèrent à l'opinion publique et au gouvernement l'importance et la nécessité pour notre Etat à disposer d'une Marine.

La naissance en 1831 de la "Marine Royale" était notre réponse au blocus par la Marine des Pays-Bas de nos activités commerciales sur l'Escaut. L'embouchure de ce fleuve, située aux Pays-Bas fut fermée jusqu'en 1863. Léopold Ier s'efforça de promouvoir les industries du pays en établissant des comptoirs commerciaux de par le monde avec l'appui de la Marine.

La tâche principale de la Marine était à l'époque d'effectuer des tâches de police au large de nos côtes et surtout de contrôler la pêche au hareng. Une partie des équipages était détachée à la marine marchande et certains services d'état tels que le pilotage au départ d'Ostende et Anvers, le sauvetage en mer et plus tard le service de liaisons Ostende-Dover étaient aussi assurés par ses soins.

Malgré son action, la Marine Royale Belge fut dissoute le 11 avril 1862 par un Parlement s'intéressant trop aux affaires intérieures. Les tentatives répétées du roi Léopold II de faire renaître la Marine échouèrent toutes. Ce n'est qu'à l'approche de la Première guerre mondiale que l'on ressentit à nouveau le besoin d'être doté d'une Marine de guerre.

Au début des hostilités, de nombreux marins belges combattirent sous pavillon français ou anglais, tandis que les équipages de nos navires marchands accomplissaient des prouesses en assurant le ravitaillement des forces alliées, l'évacuation des blessés, le transport des troupes ainsi que l'apport des denrées nécessaires à la survie de notre population. Ils subirent des pertes effroyables causées par la guerre sous-marine à outrance déclarée par les Allemands dès le 1er février 1917. Afin de compenser ces pertes, on créa

le 9 mai 1917 un dépôt des équipages à Gravelines afin de pourvoir aux besoins de la marine marchande et de la future Marine de guerre.

Ce corps de Marine disposa en application du Traité de Versailles de 11 torpilleurs, d'une vingtaine de patrouilleurs rapides et de quelques navires de soutien.

Une partie de ces moyens fut mise en oeuvre afin de contrôler la navigation sur le Rhin : la "flottille du Rhin" avait vu le jour.

Le dépôt des Equipages fut rebaptisé le 19 novembre 1917 : "Détachement des Torpilleurs et Marins".

Malheureusement, la remise en question du budget de la Marine par la Chambre provoqua à nouveau le démantèlement du Détachement des Torpilleurs et Marins le 31 mars 1927.

Une fois encore, la situation internationale imposa en 1939 la création d'un Corps de Marine fort de 3 escadrilles basées à Ostende, Zeebrugge et Anvers. Elles avaient pour tâche d'assurer la protection des eaux côtières ainsi que leur déminage.

La capitulation de mai 1940 mit fin de facto à l'existence de ce Corps créé trop tard.

(2) La section belge de la Royal Navy (1940-1945)

Environ 1500 marins débarquèrent en Grande-Bretagne à l'issue de la campagne des 18 jours et de l'évacuation des troupes britanniques de Dunkerque.

En septembre 1940, le lieutenant Victor Billet prit l'initiative de mettre sur pied une section belge de la Royal Navy comptant environ 1500 hommes qui seraient embarqués à bord de différents navires britanniques. L'Amirauté britannique donna son accord en 1941 : la "Royal Navy Belgian Section" était née.

Les corvettes GODETIA et BUTTERCUP reçurent en 1942 un équipage belge formé à bord d'unités britanniques et commencèrent à naviguer sous commandement et pavillon belges.

Ces navires assurèrent l'escorte de nombreux convois en Atlantique, en mer des Caraïbes et participèrent au débarquement de Normandie.

La section disposait également de la 118e escadrille de dragage de mines, chargée de libérer les routes d'approche des convois et d'expérimenter de nouvelles techniques de défense et de dragage.

Un certain nombre de marins belges continuèrent à servir à bord de navires britanniques et s'illustrèrent sur tous les théâtres d'opérations tant en Atlantique qu'en Méditerranée.

La capitulation de l'Allemagne mit fin à la coopération avec la Grande-Bretagne : la Section devint indépendante.

(3) De 1945 à aujourd'hui

Mais il était vital de procéder au déminage de nos côtes, d'assurer les services de la navigation et de garantir la sécurité de nos navires marchands et de nos pêcheurs.

Ceci plaça le Gouvernement devant un dilemme : fallait-il faire appel à la Royal Navy ou maintenir la Section Belge ?

Malgré l'évidente nécessité, le Gouvernement décida tout d'abord le 23 novembre 1945 de remettre la création d'une Force Navale à plus tard.

Il fallut attendre le décret du prince Charles du 30 mars 1946 pour assister à la création de la Force Navale par ces mots : "A partir du 1er février 1946, la Section Belge de la "Royal Navy" constituera la Force Navale avec les volontaires et miliciens désireux d'y servir".

Seul le contexte politique du moment empêcha de revenir à l'ancienne dénomination de 1831 : "La Marine Royale Belge".

La Force Navale dépendait alors du Ministère des Communications. En temps de guerre, le Ministère de la Défense Nationale en reprenait la compétence.

Ce n'est qu'en 1949 que la Force Navale passa au Ministère de la Défense nationale comme suite à une proposition de la Commission parlementaire mixte concrétisée par un arrêté du Régent du 25 février.

Voilà pour l'Histoire.

3. SECURITE ET DEFENSE

Dans cette deuxième partie, sécurité et défense, je traiterai en premier lieu de la place de l'Europe dans le monde, y compris les menaces. Je parlerai ensuite de la place de la Belgique en Europe tant dans le cadre de la sécurité que celui de la défense. Et finalement je vous dirai un mot sur la spécificité de notre Marine, son emploi et sa coopération avec les marines voisines.

a. La place de l'Europe dans le monde - les menaces

L'environnement de sécurité en Europe a subi des changements profonds au cours de ces dernières années et continue d'évoluer dans l'incertitude.

L'analyse stratégique nous fait découvrir cinq risques.

Il s'agit, vers l'est, de la Russie. Immense empire n'ayant jamais connu d'organisation démocratique, étendue géographique quasi infinie recouvrant deux continents, son avenir reste incertain et chaotique. Les démons du totalitarisme ne sont pas morts. Un retour au pouvoir de certaines factions s'accompagnerait inévitablement d'une résurgence des tensions sur le continent européen. Con-

fronté à des nationalismes de droite ou fondamentalistes, à une situation économique catastrophique et à un écroulement des structures internes, le pays vacille depuis la chute du mur. Aussi bien l'implosion que l'explosion seraient, pour l'Europe occidentale, synonymes de danger immédiat.

Une deuxième zone de risque est la région des Balkans. Il est incontestable que le conflit en ex-Yougoslavie est un phénomène dont la nature, la portée et les implications dépassent largement la stricte région géographique. Lieu de rencontre, de croisement et d'intersection des anciens empires romain, germanique et ottoman, des mondes musulman, catholique et orthodoxe, il contient en germe toutes les potentialités de l'espoir et du désespoir. Car bien au-delà des souffrances locales, les analyses stratégiques des acteurs extérieurs prennent en compte des arrière-pensées qui leur sont propres.

Une troisième zone de risques est la ligne de fracture s'étendant du Sahara Occidental jusqu'au Pakistan. C'est la ligne de séparation des anciennes puissances coloniales et des zones colonisées. Plusieurs pays du sud s'enfoncent dans la pauvreté, la désespérance et donc aussi le fanatisme religieux. Là aussi, la stabilité et le maintien des équilibres stratégiques sont essentiels: il n'est besoin que de penser au caractère vital du pétrole des Etats du Golfe et de la péninsule arabique pour l'économie de nos pays.

Un quatrième risque n'est pas lié à une zone géographique définie mais est mondial: c'est celui provenant de la prolifération incontestable des armes de destruction massive et des vecteurs à longue portée. De plus en plus d'Etats développent ces armements, qu'ils soient chimiques, bactériologiques, voire nucléaires, et ce, en dépit des politiques déclaratoires, des traités ou conventions. Pendant la Guerre froide, les détenteurs des armements nucléaires, malgré leurs idéologies contradictoires voire antagonistes, fondaient leurs principes de dissuasion nucléaire sur des systèmes de pensée rationnels; une sorte de dialogue était donc possible et, depuis fort longtemps, la stratégie de la dissuasion l'avait emporté sur la stratégie d'emploi. Tel n'est pas le cas pour certains pays "proliférateurs", dont les dirigeants pourraient être tentés, pour résoudre des problèmes régionaux, par une doctrine d'emploi.

Le cinquième risque c'est la fracture béante entre l'Europe et l'Afrique, l'Afrique Noire en particulier. Il ne s'agit pas là d'un risque militaire ni même d'un risque de sécurité. Mais si l'Europe veut jouer un rôle dans le monde du futur, elle doit reconsidérer sa complémentarité avec l'Afrique et relancer le partenariat. Dans le cas contraire, il ne pourra découler de cette absence de dialogue qu'une situation engendrant un cortège de misères et de migrations, de même qu'une limitation des horizons de l'Europe et son propre appauvrissement.

Cet inventaire des risques stratégiques ne peut pas nous conduire à diaboliser les dangers. Le monde est entré dans une phase de transition où les risques n'ont plus la même perspective d'urgence et d'ampleur. Nous n'avons plus d'ennemis. Nous devons bien nous garder d'en désigner de nouveaux, qu'ils s'appellent fondamentalisme, Islam, immigré ou Russie.

Et lorsque je dis “nous” je pense aux Occidentaux tant il est clair que l’Europe Occidentale et l’Amérique du Nord reliés par l’Atlantique doivent en effet devenir un pôle de stabilité dans le monde, capable de promouvoir la paix et d’aider à la gestion des crises où qu’elles émergent.

A ce propos il est utile de rappeler que depuis la chute du Mur de Berlin et l’implosion de l’Union Soviétique, notre sécurité peut être assurée loin de nos frontières, là où se trouvent les risques et les menaces, là où nous devons nous efforcer de les rencontrer en concertation avec nos alliés et ce bien avant de les retrouver à nos frontières, voire sur notre territoire. La prévention des conflits vient avant la défense.

Notre volonté d’agir préventivement a un impact direct sur les choix en matière de défense. Nous ne pouvons réduire nos moyens de défense que dans la mesure où nous pouvons et voulons intervenir avant l’éclatement des conflits. Un verre d’eau peut éteindre un incendie s’il intervient dès la première étincelle. L’Europe peut-elle faire le pari de toujours pouvoir et vouloir intervenir aux premiers signes d’un risque pour sa sécurité ?

La réponse d’aujourd’hui se trouve en Yougoslavie : c’est NON ! Rappelez-vous le bombardement de Dubrovnik par une frégate serbe. Il suffisait qu’une frégate du même type que les nôtres menace le navire serbe pour arrêter ces tirs. Rien ne fut fait.

L’Europe pourtant a le besoin et la capacité d’avoir un rayonnement mondial, et la volonté de poursuivre ce processus est reprise dans le Traité de Maastricht, malgré les hésitations présentes de certains partenaires et l’opposition systématique d’un autre bien connu de tous ici.

Il faut poursuivre car l’Europe au cours de sa longue et difficile histoire a développé des valeurs universelles qu’elle inscrit patiemment dans le droit international. Pensez bien sûr aux Droits de l’Homme, à la tolérance et à la démocratie, mais aussi à la libre circulation des personnes, des idées et des biens et au libre accès aux matières premières et aux marchés d’exportation. Ce sont ces deux aspects que nous retrouvons dans la définition de la mission des Forces Armées.

“Pourvoir la Nation d’un instrument polyvalent qui permet de contribuer en tout temps et avec nos alliés, à la sauvegarde des valeurs essentielles ainsi qu’à la sécurité des intérêts vitaux de notre Nation et de nos alliés, en mer et outre-mer pour ce qui concerne la Marine.”

Est-ce bien cela que souhaitent nos concitoyens ?

b. La Belgique en Europe

Sécurité et défense d’une part, et la Belgique maritime d’autre part, sont deux éléments indispensables pour promouvoir notre économie. Nous savons tous que sans économie saine il n’y a pas de bien-être, et par conséquent pas d’épanouissement personnel.

Voilà ce que les citoyens attendent de leur gouvernement et ce pourquoi ils acceptent de payer si cher leur défense. Que la Marine appartienne à ces deux facettes est un des aspects de mon intervention.

Vous aurez remarqué que j'ai fait la distinction entre la défense et la sécurité. L'un est, en effet, inscrit dans l'autre mais pas inversement.

La sécurité est un concept très large. Elle tient compte des activités politiques et diplomatiques, des facteurs économiques et géographiques et des éléments historiques, idéologiques, religieux et culturels.

Que notre développement économique ne soit pas possible sans la paix dans notre région et donc pas non plus sans les structures de sécurité nécessaires pour maintenir cette paix, ne nécessite pas de commentaires. Le premier souci d'un gouvernement doit donc être de veiller à la sécurité de ses intérêts vitaux et à la sauvegarder de ses valeurs essentielles.

Comment ?

Pour répondre à cette question je dois d'abord vous dire un mot sur le spectre des conflits.

Ce spectre va du temps de paix à la guerre totale. Entre ces extrêmes nous trouvons toutes les sortes de crises.

Que nous le voulions ou pas, aujourd'hui nous sommes confrontés à des crises qui menacent nos valeurs et nos intérêts, et demain nous le serons encore davantage.

La responsabilité de notre gouvernement, dans ce contexte international, est évidemment d'influencer les décisions de telle façon que nos intérêts et nos valeurs soient garantis.

Pour exercer de l'influence il faut donner du poids à nos négociateurs, à nos diplomates, à tous nos représentants dans les conférences et les négociations internationales.

Donner du poids signifie :

- en temps de paix, être présent où nos intérêts se situent ;
- en temps de crise et de guerre, exprimer concrètement notre solidarité avec nos alliés ; et
- en cas de catastrophes montrer notre générosité.

Lorsque Monsieur Noterdaeme, notre ancien ambassadeur près l'ONU, était président du Conseil de Sécurité, il pouvait parler de façon crédible puisque la Belgique, avec des milliers de militaires à l'étranger, s'était engagée avec succès pour l'ONU.

Pensons à l'ex-Yougoslavie et la Somalie.

La présence, la solidarité et la générosité sont trois domaines dans lesquels les navires ont été et peuvent être engagés de la façon la plus efficace.

Je complète donc ma conclusion de tout à l'heure :

Pour continuer à développer notre bien-être et donc aussi notre économie, le gouvernement doit tout d'abord veiller à la sécurité de cette nation maritime. En utilisant les moyens disponibles nous devons être présents partout où nos valeurs et nos intérêts doivent être garantis.

Pour illustrer ceci je prends l'exemple d'une catastrophe naturelle, un tremblement de terre au Mexique.

L'image de marque de la Belgique ne bénéficierait-elle pas en posant un geste d'amitié après une calamité de cette envergure, par exemple, en envoyant rapidement un navire avec à bord une unité du Génie pour aider le Gouvernement du pays sinistré.

Est-ce qu'une telle action ne stimulerait pas une coopération future plus intense sur le plan économique ? Ne devrions-nous pas partir de l'idée que, lorsque les bâtiments de soutien, le GODETIA et le ZINNIA, devront être remplacés, nous devrions au moins prévoir une capacité de transport de charroi adéquate ?

Ces considérations sur les crises et les catastrophes naturelles doivent guider nos choix des moyens de défense ; il convient de se doter de ceux qui sont utiles aussi bien en temps de paix qu'en temps de guerre.

Dans le choix des moyens un petit pays membre d'une alliance a plus de liberté de manoeuvre qu'un partenaire plus grand.

Ce dernier doit investir dans une gamme plus large tandis qu'un petit pays peut travailler de façon plus sélective.

Cette possibilité de sélectivité doit nous permettre d'investir dans des moyens qui correspondent aux tâches décrites tout à l'heure : être présent, être solidaire et se montrer généreux.

Une fois de plus vous voyez où je veux en venir ; les navires peuvent être pris en considération dans tous les domaines cités.

Examinons les critères qui doivent être pris en considération lors du choix des systèmes d'armes dont les Forces Armées auront besoin demain. Ces systèmes devront être :

- aussi rentables en temps de paix qu'en temps de guerre, et donc polyvalents ;
- souples à mettre en oeuvre, c'est-à-dire utilisables dans toute la gamme du spectre des conflits ;
- modulaires afin de pouvoir être adaptés aux opérations ;
- visibles sur les deux plans : international, et ceci a déjà été dit, pour donner du poids à nos représentants dans les forums internationaux ; et national, en premier lieu pour justifier envers le contribuable les lourds investissements dans la Défense nationale, et ensuite pour pouvoir attirer de jeunes recrues compétentes.

Pour tous ces critères la Marine obtient un très bon score, sinon le meilleur.

C'est ce qui transparait de la présence de la Marine depuis 1987 dans les opérations des Forces armées belges. De là aussi mon étonnement en 1992, lorsque au sein de l'Etat-Major Général, l'on décida de répartir la diminution du personnel à la proportionnelle entre les différentes Forces.

La synthèse démontre bien que la contribution de la Marine dans les opérations des Forces Armées belges dépasse largement sa part du personnel des Forces Armées.

c. La Marine belge

Pour mener à bien sa mission, la Marine dispose, en temps de paix, d'une flotte **"utilisable pour les opérations"** composée de :

- 2 frégates,
- 6 navires de lutte contre les mines,
- 1 bâtiment d'appui.

Ce sont le type d'opération et la durée prévue de mise en oeuvre ou de participation qui détermineront la composition optimale de la flotte à engager.

En d'autres termes, les moyens sélectionnés sont proportionnels à la nature et à l'ampleur de la menace.

C'est de la mission décrite au paragraphe précédent que découlent les tâches principales classiques de notre Marine : escorte et protection de la marine marchande, lutte contre les mines dans les eaux nationales et internationales, appui à la diplomatie et garantie du respect du droit international et humanitaire.

Le fer de lance de la flotte pour l'exécution de ses missions principales sont les frégates. Cette composante doit nécessairement être maintenue pour éviter que la Marine ne devienne une Marine de second plan.

En effet, seule la composante des frégates offre à l'autorité politique un instrument souple dans le domaine de la prévention, l'endiguement et la maîtrise des situations de crise. Elle seule offre au Gouvernement la liberté d'action nécessaire à sa politique internationale, en particulier dans le cadre des opérations liées aux mesures de maintien et d'imposition de la paix ou à des tâches se situant dans le cadre de la vérification et du contrôle des accords de maîtrise des armements. Pensez aux embargos maritimes en Adriatique et dans le Golfe Arabo-Persique où nos frégates furent engagées ainsi qu'à l'appui du ZINNIA aux troupes belges déployées en Somalie en 1993.

A côté de ces tâches principales et des éventuelles nouvelles tâches, il y a toute une série de tâches secondaires ou alternatives à exécuter, généralement dans un contexte national.

Ces activités accomplies par la Marine font partie, dans la majorité des cas, du domaine d'autres ministères qui, à l'avenir davantage que par le passé, doivent en supporter les charges financières.

De manière plus spécifique, les moyens de la Marine belge en temps de paix et dans un contexte national peuvent être engagés comme suit :

- comme unités d'observation pour la vérification et le contrôle des accords sur le contrôle des armements ;
- dans des opérations d'assistance humanitaire à l'intérieur et à l'étranger ;
- comme soutien immédiat à notre diplomatie et à notre commerce extérieur, e.a. par des visites de courtoisie à des pays alliés à l'occasion de campagnes représentatives et d'entraînement ;
- par la préparation et l'exécution d'opérations ponctuelles, décidées par le Gouvernement, et dont l'objectif est de montrer l'intention de défendre les intérêts nationaux ou les principes du droit international ;
- par la coopération technique et militaire dans le cadre du partenariat pour la paix ; et
- par l'exécution de missions plus spécifiques au profit de la Nation tout entière. Ces missions sont :

(a) Pour le Ministère de l'Environnement : participation à des travaux de recherche océanographique dans le cadre du modèle mathématique de la Mer du Nord avec le BELGICA. (Ce navire est armé par la Marine, mais toutes les dépenses sont supportées par le Ministère de la Politique scientifique) ;

(b) Pour le Ministère de l'Agriculture : contrôle et protection des zones de pêche.

Cette mission est effectuée entièrement avec les moyens de la Marine sans apport du Ministère de l'Agriculture. Outre les contrôles précités, une assistance médicale et technique est également accordée aux pêcheurs belges ;

(c) Pour la Communauté flamande : pour la formation en mer, donner aux candidats-officiers de la marine marchande la possibilité de participer à des campagnes annuelles à bord d'un bâtiment de la Marine. Ces candidats-officiers suivent également une formation à la lutte contre les incendies ;

(d) Pour le Ministère de l'Intérieur et de l'Environnement : Le Commandant des Opérations Navales (COMOPSNV) à Zeebrugge fait fonction de contact pour tout ce qui a trait à la pollution de la Mer du Nord dans le secteur attribué à la Belgique, comme établi dans les accords de Bonn relatifs à la Mer du Nord ;

(e) Dans "le plan de secours mutuel en Mer du Nord", établi par le Gouverneur de Flandre Occidentale, pour les catastrophes dans les eaux territoriales. Ici, la Marine met ses moyens à disposition et coordonne, dans le chef du COMOPSNV, les actions en mer de toutes les autorités ainsi que tous les moyens mis à disposition (par ex. : *Herald of Free Enterprise* 1987, *Mont Louis* 1984, *British Trent* 1993) ;

- (f) Apporter un soutien maritime aux services de police, de gendarmerie et des douanes, entre autres dans le cadre de la lutte contre la drogue dans les eaux territoriales ;
- (g) Des opérations éventuelles de sauvetage en mer, pour lesquelles un bâtiment est prêt en permanence, et cela en collaboration avec la Force aérienne, dans le cadre de S.A.R. (Search and Rescue) ;
- (h) La destruction d'explosifs en mer ;
- (i) La surveillance des eaux territoriales ainsi que le contrôle dans la zone économique exclusive belge de la Mer du Nord en ce qui concerne le respect des conditions d'exploitation, et cela sur demande du ministère compétent ;
- (j) La recherche d'épaves ;
- (k) La lutte contre la pollution en mer due aux hydrocarbures, pour laquelle des moyens trop restreints sont mis à la disposition ;
- (l) Assister - au centre médical d'oxygénothérapie de la Marine - les victimes d'accidents de plongée ainsi que dispenser des soins médicaux spécialisés.

d. La collaboration avec les Marines des pays voisins

(a) Les Pays-Bas

Le Ministre belge de la Défense Nationale et le "Minister van Defensie" des Pays-Bas ont signé le 28 mars 1995 un "Accord régissant la collaboration entre la Force Navale belge et la "Koninklijke Marine" des Pays-Bas".

En exécution de cet accord, on a confié au Chef d'Etat-Major de la Force Navale et au "Bevelhebber der Zeestrijdkrachten" des Pays-Bas l'élaboration des accords d'exécution relatifs à cet accord.

Le premier accord d'exécution est celui régissant les opérations qui a été signé le 29 juin 1995. Cet accord prévoit la mise en place d'un Etat-Major opérationnel intégré au "Marine Hoofdkwartier" à Den Helder à partir du 1er janvier 1996.

En ce qui concerne les formations et l'instruction, l'entretien et la logistique, l'acquisition de matériel et la construction de bâtiments nouveaux, l'objectif sera également de collaborer plus étroitement dans le futur. Deux nouvelles écoles binationales ont été mises en places en 1996, l'école des opérations à Den Helder et celle du commissariat à Bruges.

Le but de cette collaboration, afin de pouvoir continuer à offrir, après la restructuration des deux Marines (moins 46 % en personnel pour la Belgique, moins 30 % pour les Pays-Bas), à peu près les mêmes services de haute qualité par une utilisation optimale des moyens maritimes des deux pays.

Les idées à la base de cette collaboration future sont :

- étendre la fonction ABNL (Amiral BENELUX) au temps de paix, ce qui, après autorisation politique, devrait permettre l'intervention en commun en temps de paix et de crise, et mènerait à une alliance stratégique entre les deux Marines ;
- conserver les particularités des Marines belge et néerlandaise.

(b) La France

La "Royale" est depuis longtemps un partenaire privilégié de la Marine belge, bien que cela ne se manifeste pas d'une manière aussi spectaculaire que la collaboration actuelle avec la Marine néerlandaise.

En effet, l'armement français de nos frégates est entretenu à Brest, et le projet de chasseur de mines tripartite a été réalisé avec la France et les Pays-Bas. Un projet qui d'ailleurs est toujours en cours.

Outre ces "grands programmes", la Marine belge a encore un grand nombre d'activités dans le domaine des formations, des exercices communs et des accords sur le plan logistique.

Ainsi par exemple, des échanges annuels d'officiers belges ont lieu à bord du *Jeanne d'Arc* pour une période d'environ 5 mois, et des programmes d'exercices annuels ont également lieu au cours desquels des aspirants officiers des marines belge et française effectuent des missions communes de navigation à bord de navires belges et français. (Un accord de coopération signé le 1 octobre 1996 par les Ministres de la Défense des deux pays confirme la qualité et l'intensité de cette coopération).

(c) L'Allemagne

Notre collaboration avec l'Allemagne se concentre principalement sur des exercices effectués en commun et sur la formation des marins allemands au déminage.

4. LA BELGIQUE MARITIME

La question qui se pose ici est la suivante : "La Belgique est-elle une Nation maritime ou pas ?"

Avant de répondre plus précisément à la question posée, il est nécessaire de déterminer ce que de nos jours nous entendons par Nation maritime, et de voir si les éléments qui forment cet ensemble sont bien présents en Belgique.

La vision maritime enseignée depuis longtemps nous apprend que la puissance maritime implique les facteurs suivants :

- des ports, des bases, des facilités logistiques et d'entretien ;
- une marine marchande et une industrie de pêche ;
- un substrat de sciences et de techniques liées à la mer ;
- une Marine.

De nos jours, d'autres facettes peuvent s'y ajouter, comme par exemple l'exploitation en mer.

Pour parler simplement, trois éléments, outre la géographie, sont déterminants pour une puissance maritime, à savoir : un potentiel productif, une flotte et la science océanographique.

Tous ces facteurs qui déterminent l'identité maritime d'un pays sont présents en Belgique, d'où l'on peut établir sans détour que la Belgique satisfait aux conditions lui permettant d'être qualifiée de Nation maritime.

Il faut toutefois remarquer que certains éléments de cette vie économique maritime ont été soumis à d'importantes pressions pendant la dernière décennie, les obligeant à se battre afin de ne pas disparaître du patrimoine maritime. On pense principalement à la construction navale, la pêche ainsi qu'une partie de la marine marchande.

Mais malgré cela, la Belgique possède certains atouts qui, lorsqu'ils sont bien exploités, peuvent continuer à procurer au pays les avantages issus d'une vision maritime.

En outre, la Belgique se trouve en bordure d'une des zones maritimes les plus importantes au monde et dispose de ports facilement accessibles. Elle peut faire fonction de point de contact entre la mer et l'arrière-pays européen, et est dotée d'excellentes facilités dans le secteur des activités maritimes et des services.

Certains affirment qu'un littoral de 65 km est insuffisant pour considérer une Nation comme maritime. Soyons clairs sur ce point : la longueur d'un littoral n'est pas déterminante en ce qui concerne le degré d'accessibilité aux lignes de communication en mer et outre-mer. La largeur de la porte de mon garage n'est pas déterminante pour le rayon d'action de ma voiture !

Avec les ports d'Anvers, de Zeebrugge et de Gand, notre pays dispose en outre d'une structure portuaire de dimension mondiale. Tous les ans, plus de 35.000 navires y chargent et déchargent environ 260 millions de tonnes de marchandises.

D'un autre côté, la Belgique est un pays sans richesses naturelles notables, un pays fortement industrialisé qui doit importer des matières premières et des produits énergétiques, et qui exporte ses produits finis, ce qui accentue la fonction de transport maritime.

La Belgique est donc vitale ment dépendante de la mer et par conséquent - en tant qu'utilisatrice de ce moyen de transport - a tout intérêt à ce que la liberté de navigation reste garantie aussi bien d'un point de vue local qu'en pleine mer, et qu'en outre les intérêts économiques d'outre-mer demeurent préservés.

La Belgique maritime est à vrai dire confrontée à deux problèmes essentiels :

- tout d'abord, le Belge moyen n'accorde que peu d'intérêt à la mer en tant que moyen de communication dans des domaines variés ; il a un esprit continental ; et
- ensuite, les récents événements ainsi que les décisions politiques n'y ont apporté que peu de changements.

Malgré l'importance de ses ports, sa dépendance économique vis-à-vis de la mer ainsi que sa situation géographique idéale au coeur de l'Europe, la Belgique n'a jamais réussi à s'élever au niveau qu'elle est en droit d'occuper dans la liste des nations maritimes.

Pourtant "les mers appartiennent à ceux qui les sillonnent."

C'est par conséquent à la Belgique, à ses hommes politiques et à sa population de se doter des moyens maritimes nécessaires.

5. CONVERGENCE ET OPTIONS CONCRÈTES

La situation de la Belgique sur le plan maritime est devenue, tout comme la situation sur le plan de la sécurité en Europe, incertaine, complexe et contradictoire.

Incertaine, parce que les événements connaissent leur propre déroulement par manque de vision maritime à moyen et long terme. La tendance qu'ont la majorité de nos navires de la marine marchande à éviter de battre pavillon belge, l'érosion de la construction navale et des entreprises de réparation navale ainsi que la suppression progressive de la pêche hauturière, pour ne citer que les principaux éléments, le prouvent clairement. La SABENA vient d'éviter l'écueil du "out flagging".

Complexe, parce qu'en tant que Nation, nous ne pouvons plus déterminer de manière entièrement autonome notre propre politique sur le plan maritime. La Belgique fait partie de l'Espace Economique Européen (EEE) ainsi que d'un courant international qui remet constamment en question les subsides à des secteurs déterminés.

Mais ceci est également valable pour les pays qui nous entourent, et dans certains d'entre eux, l'on maintient le patrimoine maritime.

Contradictoire, car les nations européennes progressent vers l'union tandis que des développements nationaux internes donnent plus d'importance et de pouvoirs aux régions. En d'autres termes, la politique et la stratégie régionales ne profitent pas toujours de facto à la nation entière.

Pour modifier la situation actuelle en Belgique, nous devons mieux définir le problème maritime belge et les intérêts maritimes du pays et de ses régions.

A cet égard, il est réjouissant de constater que, suite au cri d'alarme de l'amiral De Wilde, l'on s'occupe de l'identification de ce problème, notamment sous l'impulsion de votre président et de votre vice-président.

En ce qui concerne la Marine, je peux vous affirmer que, malgré nos moyens modestes, nous allons apporter le soutien nécessaire.

Au cours de mon exposé, vous avez également pu constater qu'un grand nombre de ministères ont affaire, d'une manière ou d'une autre, aussi bien sur le plan régional que national, au patrimoine maritime ou à sa préservation. Ici aussi, une collaboration intense, et éventuellement une intégration, s'impose afin de pouvoir mener la politique nationale indispensable.

Pour conclure, la situation de défense et de sécurité est comparable à la situation maritime de la Nation ; notre pays ainsi que sa population doivent être prêts à reconnaître que les deux situations requièrent des efforts, qui d'ailleurs sont nécessaires afin de pouvoir continuer à garantir la sécurité et le bien-être de toute la population. Il n'est pas possible de continuer à récolter sans semer.

Il faut que nos compatriotes, ainsi que les hommes politiques, soient convaincus de la nécessité d'une politique à long terme qui conforte les choses de la mer aussi bien du côté civil que du côté militaire.

Voilà notre mission pour l'avenir.

“LE TRIDENT DE NEPTUNE EST LE SCEPTRE DU MONDE”