

PROPAGANDE EN FAVEUR DES INTERETS MARITIMES.

Note remise par M. P.-J. GOETBLOET, expert maritime, à Anvers.

Par suite de la grève qui atteint actuellement l'industrie maritime, j'ai cru bien faire en vous adressant la Note ci-dessous d'une parfaite objectivité :

Je me plais cependant à redire ici quelques mots, ce qu'on a pu lire dans ma petite brochure en 1916 :

I. « La Belgique, pays industriel par excellence avant la guerre, a vu son activité paralysée depuis trois ans et quelle que soit l'amitié que nous témoignent les autres nations, elles ne se soucieront pas de notre industrie ruinée, violée et meurtrie, ni de rendre notre clientèle; elles ne seront pour nous que des concurrents, nous devons donc nous armer pour regagner le terrain perdu. »

II. « Les conditions d'exploitation des affaires industrielles seront transformées radicalement après la guerre; la concurrence étrangère ne sera pas à craindre, si, en nous rappelant « l'Union fait la Force », notre Gouvernement s'imposait le devoir de nous conduire à cet acte de véritable solidarité nationale; il est, en outre, absolument certain, que tous les pays belligérants seront forcément obligés de favoriser le développement de leur flotte marchande au moyen de gros subsides, pendant et même tout un temps après la guerre, appuis financiers qui seront bien supérieurs à ceux que le Gouvernement belge est sur le point d'accorder pour le relèvement de la marine marchande. »

III. « Le sort de la lutte commerciale sur le marché mondial dépendra après le conflit, de l'outillage et de la capacité des concurrents. Après la guerre, les navires anglais, réquisitionnés par l'amirauté, et la flotte allemande, paralysée actuellement, seront libérés; ajoutez à cela la multiplication et l'activité des chantiers navals du monde entier, dont la production annuelle, en période de guerre, peut être évaluée de 3 à 4 millions de tonnes, on apercevra aisément que la flotte marchande du monde qui, avant la guerre était de 41 millions de tonnes, suffira à la demande; néanmoins, après la guerre.

les besoins seront grands et l'on prévoit une période de prospérité pour l'industrie et le transport maritime. »

Il est regrettable que les armateurs qui ont acheté des navires après l'armistice à des prix fabuleux n'ont pas compris ce qui a été écrit en 1916; que le tonnage mondial était plus grand au lendemain de l'armistice qu'avant la guerre; qu'après une période plus ou moins limitée, c'est-à-dire après la réexpédition du matériel de guerre, après l'exécution des transports destinés à pourvoir aux premiers besoins des peuples affamés, que toutes les industries notamment en Europe, étaient paralysées, que tout le pays était pauvre et que par la suite de ces circonstances nul n'achèterait plus par après que le strict nécessaire.

IV. « Il faut que toutes les forces de la nation soient concentrées spécialement dans les affaires maritimes;..... »

« En tenant équitablement compte de l'importance de ce grand auxiliaire de la fortune publique que représente une marine marchande, il n'y a aucune raison que l'Etat n'intervienne..... »

Commentaire superflu.

CONCLUSION.

Ainsi que vous l'aurez certainement remarqué, le but que je me suis proposé en rédigeant ce rapport, fut bien moins de vous exposer des faits nouveaux, ou peut-être insuffisamment connus, que de résumer aussi succinctement que possible les éléments d'un problème appelant une solution rapide et pratique intéressant au plus haut point l'intérêt de notre pays, et la renommée de la Belgique parmi les autres peuples.

L'un et l'autre se trouvent si étroitement liés qu'ils constituent une seule et même cause pour la défense de laquelle, les pouvoirs publics, et tous les citoyens, sans distinction de province, doivent s'unir. C'est la cause du pavillon belge, non moins chère à nos cœurs que celle du drapeau national. Si nous ressentons un légitime orgueil à connaître que notre drapeau flotte souverainement au centre même du continent africain, il faut que chaque jour davantage, chacun se pénètre de cette vérité, que hisser le pavillon belge au mât de navires belges, c'est coloniser l'Océan.

Le territoire sujet à la souveraineté d'un pays, ne s'agrandit pas seulement de ses possessions d'outre-mer, mais de chacune des unités qui constituent la flotte marchande.

Cette considération devrait suffire à ce que jamais les pouvoirs publics ne songent à envisager comme d'intérêt purement privé le problème du développement de notre marine.

Elle devrait suffire à vaincre les dernières hésitations à entrer dans la voie d'un concours financier officiel destiné à renforcer les possibilités et même à alléger les charges des armements en proportion de leurs propres sacrifices.

Elle devrait suffire, dans un ordre d'idées, à prévenir les critiques, et, au besoin, à les braver.

Mais c'est enfin du public, du grand public, de tout le public, que la cause du pavillon belge, en raison même des avantages matériels et moraux qu'elle représente, réclame le concours.

Et pour cela je ne crois pouvoir mieux faire que de préconiser la multiplication des parts sociales des entreprises maritimes, en petites coupures accessibles à toutes les bourses et que l'on exempterait de taxes.

A ce prix le fantôme d'une marine marchande trop onéreuse serait promptement dissipé, grâce à un sens plus net des réalités objectives, qui est aussi celui de notre expansion commerciale, et du rang qu'il appartient à la Belgique d'occuper parmi les peuples.

Quant à la construction navale :

En principe, dans tout le pays maritime et industriel qui est redevable d'une grande partie de ses ressources à l'exportation de ses produits manufacturés, l'État peut et doit encourager la création de chantiers de construction navale.

Le gouvernement italien tient à favoriser les constructions navales, d'une part, par une subvention de l'État basée sur le tonnage construit et, d'autre part, en accordant des facilités douanières (réduction de droits ou même exemption totale) pour l'importation de produits (tôles laminées, parties mécaniques, etc.), destinés aux constructions nouvelles.

De même, en accordant des subventions à certaines lignes maritimes, le gouvernement compte obliger les sociétés exploitantes à faire construire de nouvelles unités.

Le gouvernement belge peut suivre cet exemple.

POUR MEMOIRE.

Certes la situation de la navigation est mauvaise actuellement; il y a trop de navires ou trop peu de trafic pour ces navires

C'est la prospérité du commerce maritime au lendemain de l'armistice qui a poussé les armements, à des développements excessifs à une date où les navires étaient vendus à des prix fabuleux.

La période des bénéfices extraordinaires a cessé trop brusquement.

Seules les sociétés ayant, durant la guerre et immédiatement après, constitué d'importantes réserves, peuvent pratiquer les amortissements nécessaires sur leur matériel naval.
