

POUR L'INITIATION MARITIME DE L'ESPRIT PUBLIC.

Par Albert de BURBURE de WESEMBEEK,
membre de l'Académie de Marine.

Depuis la guerre, les questions de commerce maritime ont pris graduellement dans la vie des peuples et dans tous les pays, une place bien plus importante que jadis. Cette extension est un corollaire du développement des moyens de communication et de la concurrence internationale qui se produit au point de vue des échanges.

Il semble cependant que bien peu de gouvernements, se rendant compte des nécessités créées par l'âpre lutte qui se livre pour la conquête commerciale des océans ont compris combien un pays pourrait gagner à la vulgarisation de certaines notions maritimes susceptibles de développer parmi les masses des sentiments et des goûts propres à leur inculquer un esprit maritime.

A part peut-être l'Allemagne, la Pologne et l'Italie, aucun gouvernement n'a réussi, par des moyens voulus et préconçus, à éduquer rationnellement les populations administrées. Même les peuples anglo-saxons ont laissé les événements se charger de ce soin. Ne procédant que par entraînement et par à-coups, la nécessité seule fut leur institutrice.

Dans bien des pays — tels que le nôtre — où l'on a fait cependant des sacrifices pour relever et développer matériellement la marine, le côté moral — qui eut logiquement dû précéder et accompagner les efforts pécuniaires — restait presque toujours en friche.

Les masses qui reflètent si facilement les impressions acquises sont donc restées amorphes parce qu'on n'a pas saisi la corrélation forcée qui lie l'éducation maritime d'une nation à l'expansion de sa marine.

Si les gouvernements avaient dépensé pour instruire le public, aussi bien par la presse et par la parole que par des leçons de choses (visites des ports, navires, etc.), seulement une minime partie des soins ingénieux qu'on prend dans les affaires pour tenter les clients, nul doute que les effets ne

fussent analogues et les résultats généraux immenses pour l'avenir envisagé.

C'est précisément ce qui fut essayé avec succès en Allemagne. Et, bien que ce ne soit là qu'une ébauche, il n'est pas moins certain que ces efforts ont rendu au centuple, pour la nation allemande, ce qui fut tenté dans ce sens.

Si la première ligue maritime naquit en Angleterre, c'est par contre en Allemagne, en Pologne et en Italie que ce genre d'association de propagande donna toute sa mesure et porta tous ses fruits. Dans les autres pays, ces ligues ne fournirent que de faibles améliorations. Par contre, les ligues allemandes et polonaises accomplirent une véritable révolution dans l'esprit terrien de ces deux pays.

Au lendemain de nouveaux efforts qui viennent d'être tentés pour essayer de relever notre marine marchande, il nous semble intéressant de rechercher par quels moyens l'Allemagne et la Pologne surent créer en toutes pièces un véritable esprit maritime et de savoir quels sont les points faibles qui empêchèrent les autres nations d'arriver à des résultats similaires.

Certes, par ses exemples, le chef de l'Etat peut, dans presque tous les pays, arriver à certains résultats tangibles.

Mais l'exemple et l'influence des personnalités les plus élevées ne sauraient suffire à tout. Leur action personnelle a besoin d'être renforcée par des mesures générales d'instruction. Une éducation à faire dans ce domaine comporte nécessairement un programme de matières à assimiler par le grand public.

Cette initiation et cette éducation élémentaires peuvent être conduites d'une manière plus ou moins dispendieuses. Certes, la lecture, l'image, la parole sont des facteurs puissants. Mais comme de semblables moyens d'action ne peuvent être mis en œuvre sans de notables débours, tout gouvernement désireux de vulgariser les connaissances dont nous parlons doit, soit directement, soit indirectement, favoriser les instruments de propagande qui existent déjà.

Croit-on que, si en Belgique la Ligue Maritime avait été, à ses débuts, soutenue en haut lieu avec la même énergie qu'en Allemagne et qu'en Pologne — ce qui lui aurait permis de mettre en œuvre les mêmes moyens d'action que ses sœurs — les résultats n'eussent pas été autrement décisifs ?

Croit-on que si, avant-guerre, l'empereur Guillaume parvint,

malgré la mauvaise volonté du Parlement de ce pays, à obtenir de larges augmentations de subsides pour développer les flottes de commerce et de guerre, il ne dut pas ces succès aux moyens ingénieux de vulgarisation dont il s'était servi? Grâce à la Ligue Maritime Allemande, forte de son million de membres, les députés ne purent résister à l'irrésistible mouvement de pression que l'on vit surgir là-bas.

Mais, quelque puissante que puisse devenir une association sans but lucratif, même lorsque les pouvoirs publics la soutiennent, les résultats ne pourront jamais être comparables à ceux qu'on obtiendrait sur les jeunes générations si l'on voulait, dans les écoles primaires et les collèges, faire une place à des notions maritimes élémentaires.

Nous nous rappelons que jadis, au Conseil Communal d'Anvers, feu Frans Gittens — qui avait été agent maritime — développa une proposition en ce sens et qu'il eut l'oreille de l'assemblée. Mais le projet de Gittens resta, comme tant d'autres, dans les cartons administratifs.

Il ne s'agirait nullement — la chose est évidente — de créer des cours techniques, sans aucune utilité pour des jeunes gens auxquels la carrière maritime ne peut ouvrir que des débouchés restreints, ni de susciter des vocations superflues. Mais l'histoire, la statistique et l'économie maritime, envisagée dans leurs grandes lignes, sont des choses susceptibles de former une mentalité adéquate.

L'influence que pourrait avoir sur l'esprit public — et en particulier sur la jeunesse — l'analyse critique, ou même la simple lecture de certains livres, nous paraît considérable. Pour citer un exemple, nous ne doutons point qu'un ouvrage comme *The Influence of sea power*, écrit jadis par W. O. Stevens et A. Wescott (dont le Commandant A. Coignet vient de donner chez Payot à Paris une excellente traduction française) ne soit de nature à éveiller l'agissante curiosité des jeunes générations. Et puisque nous sommes dans ce domaine, osons exprimer le vœu que cette histoire de la puissance maritime de l'antiquité à nos jours devienne le livre de chevet de tous les propagandistes maritimes.

Des leçons élémentaires sur l'influence exercée par le pavillon sur le commerce national et des aperçus mettant en lumière l'importance de la construction navale dans l'économie générale du pays présenteraient, pensons-nous, la plus grande utilité. A notre sens, il conviendrait de généraliser les cours de vulgarisation nautique instaurés par l'Université Populaire

(Hooger Onderwijs voor het Volk) d'Anvers, cours qui trouvent dans cette ville des auditoires fort attentifs.

Enfin nous ne doutons pas que la construction de modèles dans les écoles moyennes — où le programme scolaire réserve hebdomadairement quelques heures aux travaux manuels des élèves — laisserait dans l'esprit de ceux-ci d'inoubliables réflexes favorables au développement de leur maturité maritime.

Il ne saurait entrer dans le cadre de ce rapide aperçu de fournir autre chose que quelques indications venant à l'appui de la thèse invoquée. L'élaboration d'un programme rationnel demanderait de bien plus amples réflexions. Brièvement, nous avons voulu simplement montrer combien un puissant levier moral fut jusqu'ici négligé et aussi indiquer certains moyens de le faire agir sans trop de complication. L'exemple des résultats obtenus dans d'autres pays permet de préjuger ce qui pourrait être tenté dans la voie que nous venons d'indiquer.
