

# LA MARINE BELGE

De 1946 à nos jours

Sous la direction de

Christian Koninckx

Avec des contributions de

Carl Gillis

Christian Koninckx

Jean-Thierry Pynoo

Jacques Rosiers

John Saussez

Guy Schotte

Michael Serruys

Jean-Michel Sterkendries

Michel Verhulst



Académie royale  
de Marine de Belgique









Marine belge

**Racine**



# Sommaire

Introduction .....	11
 CHAPITRE 1	
MARINES DE GUERRE AVANT LA FORCE NAVALE .....	15
 CHAPITRE 2	
NAISSANCE DE LA FORCE NAVALE   1946-1949 .....	37
 CHAPITRE 3	
DU DÉBUT DE LA GUERRE FROIDE À LA DÉCOLONISATION   1950-1960 .....	69
 CHAPITRE 4	
DE LA DÉCOLONISATION À LA FIN DE LA GUERRE FROIDE   1961-1989 .....	93
 CHAPITRE 5	
LES DÉFIS DE L'APRÈS-GUERRE FROIDE   1990-2021 .....	153
 CHAPITRE 6	
PERSPECTIVES D'AVENIR .....	227
Liste des abréviations .....	258
Curricula vitae des membres du Comité scientifique .....	265





Avec mes sincères félicitations pour cette  
excellente contribution à l'histoire de  
notre Marine!

P. L. L.



# Note préliminaire

En 2016, le professeur Louis le Hardÿ de Beaulieu, président de l'Académie royale de Marine de Belgique proposa de rédiger un ouvrage à teneur scientifique sur l'histoire de la Marine belge devant paraître en 2021, à l'occasion des 75 ans de la renaissance de la Marine. Il confia la direction du comité scientifique au professeur Christian Koninckx, président de la Classe d'Histoire, d'Archéologie et d'Iconographie maritime et président honoraire de l'Académie.

Plusieurs membres de l'Académie, rejoints par d'autres historiens ainsi que par des officiers de Marine, ont entrepris la rédaction de cet ouvrage. En cela, ils ont reçu un appui essentiel en termes de recherche des sources ou d'iconographie ainsi qu'en termes d'analyse critique et de relecture. Il convient ici de citer l'apport remarquable de Xavier Cambron, Freddy Philips, John Saussez, Michael-W. Serruys et Leo Vermaere. Qu'ils en soient vivement remerciés, tout comme les jeunes officiers de réserve qui ont assuré la traduction des textes : Dimitri Brys, Pierre Muller et Koen Rochtus.

Nous remercions également Jeroen Huygelier et son équipe du Centre de documentation historique (CDH) pour l'aide très appréciée et indispensable ainsi que pour la remise en ordre des archives liées à la Marine, ce qui nous a fortement aidés dans nos recherches.

Nos vifs remerciements s'adressent aussi à la Marine et à l'Association d'Entraide de la Marine pour leurs encouragements et leur soutien très appréciés.

## Comité scientifique

Xavier Cambron  
Carl Gillis  
Christian Koninckx  
Louis le Hardÿ de Beaulieu  
Freddy Philips  
Jean-Thierry Pynoo  
Jacques Rosiers  
John Saussez  
Guy Schotte  
Michael-W. Serruys  
Edouard Somers  
Jean-Michel Sterkendries  
Michel Verhulst  
Leo Vermaere





# Introduction

L'Académie royale de Marine de Belgique a pris l'initiative du présent ouvrage : il retrace l'histoire de la marine militaire actuelle en Belgique à l'occasion de ses 75 ans d'existence en 2021. D'emblée, cette année butoir sous-entend que les auteurs, au préalable, se sont concertés et se sont finalement mis d'accord pour considérer 1946 comme l'année de la naissance ou de la renaissance de la marine militaire en Belgique. D'un point de vue formellement légal, c'est l'arrêté du Régent du 30 mars 1946 qui entérine l'existence de la marine militaire belge et qui à cette date, fut dénommée Force navale. De 1996 à 2002, on parle tout simplement de la *Marine*. En 2002, la Marine fut rebaptisée Composante maritime<sup>1</sup> et en 2010 Composante marine<sup>2</sup>.

La Force navale qui voit le jour en 1946 n'est nullement une création *ex nihilo*. Elle est la conjugaison, d'une part, d'une situation de fait résultant de la participation belge à la poursuite de la guerre en mer pendant les années 1940-1945 autant que, d'autre part, d'une exigence logique découlant des alliances militaires et politiques dans lesquelles la Belgique s'était engagée à la fin de la Seconde Guerre mondiale. De surcroît, l'immédiat après-guerre nécessita la continuation de l'engagement naval de la Belgique ne fut-ce, en un premier temps, que pour sa propre sécurité sur le plan maritime, afin de pourvoir à l'assainissement de ses ports et de ses voies maritimes et fluviales, dans le but de rétablir une navigation normale.

Ceci explique que d'aucuns situent les débuts de la marine de guerre belge en 1945 et d'autres plus tôt encore, pendant la guerre même. Mais tenons-nous en à l'année 1946.

En effet, l'arrêté du Régent du 30 mars 1946 qui crée la Force navale atteste qu'il existe, sous la dénomination de section belge de la *Royal Navy*, un corps naval belge où les officiers et marins accomplissent un service

militaire<sup>3</sup>. L'arrêté précise que la Nation exige que ce corps soit doté d'un statut national. L'arrêté statue qu'à partir du 1<sup>er</sup> février 1946, cette section belge de la *Royal Navy* constituera désormais la Force navale avec les volontaires et les miliciens désireux d'y servir. En même temps, il est stipulé que celle-ci fait partie de l'armée, relevant en temps de paix du ministre chargé de l'Administration de la marine et, en temps de guerre, du ministère de la Défense nationale.

Le même arrêté établit que la liaison entre le département de la Défense nationale et la Force navale sera assurée par le directeur général de la Marine ou par son délégué officier de marine, et par le chef de corps de la Force navale.

Ce sont les ministres des Communications, de la Défense nationale et de l'Intérieur qui en 1946 sont chargés de l'exécution de l'arrêté, chacun en ce qui le concerne (Art. 4).

L'arrêté entra rétroactivement en vigueur le 1<sup>er</sup> février 1946, nonobstant sa publication au *Moniteur* le 30 mars de la même année<sup>4</sup>.

L'ironie de l'histoire est que la dernière guerre contribua à l'aboutissement final d'une demande plaintive et maintes fois réitérée, vieille de plus d'un siècle, en faveur de la création et du maintien d'une marine militaire belge permanente. C'est dire que l'accumulation d'événements historiques graves durant la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle a finalement eu raison de tous milieux confondus, même ceux s'étant opposés à l'existence d'une marine de guerre en Belgique.

Comme nous y avons fait allusion, la création de la Force navale avait connu des antécédents immédiats. Mais bien avant, des activités maritimes ancestrales avaient été développées dans nos contrées, favorisant le commerce tant maritime que fluvial. De tout

temps, il y avait eu dans nos provinces une activité fébrile en matière de navigation, mettant de plus en plus en exergue l'urgence de la création d'une marine militaire. À différents moments dans l'histoire de notre pays, on dénombre même quelques tentatives – bien qu'éphémères – pour constituer une flotte de guerre. Dans la durée finalement, elles contribuèrent toutes à l'éclosion de la Force navale en 1946.

\* \* \*

En 1992, un collectif se dénommant Comité pour l'étude de l'histoire de la marine militaire en Belgique, publia un ouvrage intitulé : *La Force navale. De l'Amirauté de Flandre à la Force navale Belge*. Le vice-amiral Jozef De Wilde, à l'époque chef de l'état-major de la Force navale, constata dans un avant-propos : « Jusqu'à présent, aucune tentative sérieuse d'écrire l'histoire de la marine militaire de notre pays, de ses débuts jusqu'à nos jours, n'avait été entreprise<sup>5</sup> ». Bien que le fil rouge de l'ouvrage fût de mettre en exergue l'historique de la marine militaire dans nos provinces, les auteurs avaient conçu leur entreprise de façon très vaste. Ils ne s'étaient pas embarrassés de faire débiter leur récit à l'époque romaine, consacrant ainsi cent nonante pages, soit 73 % du corpus de l'ouvrage (hormis les annexes), à ce qui précéda la création de la Force navale proprement dite. Lors de la publication du livre, en 1992, celle-ci ne comptait même pas un demi-siècle d'existence. C'est dire combien les auteurs avaient ratissé très largement. Nous ne formulons aucun grief à leur égard, car il était fort louable d'avoir rappelé toute activité tangentielle de la marine militaire avant l'existence de la Belgique.

Dans nos pays voisins, considérés depuis les temps les plus reculés comme des puissances maritimes, il n'est pas rare que dans l'historiographie prévale l'assimilation entre marine militaire et marine marchande. À première vue, cette soi-disant confusion n'est qu'apparente. Jusqu'au XVII<sup>e</sup> siècle, et même après, il était courant de voir les navires marchands réquisitionnés et les flottes militaires composées pour plus de la moitié par des navires marchands. Ceux-ci, devant se défendre contre corsaires et pirates, étaient pourvus d'un armement. Si la distinction n'était pas

toujours très nette, elle ne l'était pas non plus en ce qui concerne la marine militaire belge *stricto sensu*. La preuve en est encore fournie quand aussi bien le ministre de la Défense que celui des Communications sous lequel ressortait l'Administration de la marine, c'est-à-dire la marine marchande, furent chargés en 1946 du suivi de l'arrêté constituant la Force navale. En outre, même le ministre de l'Intérieur était aussi impliqué.

Rien d'étonnant donc lorsque Jean-Pierre De Bruyne, dans son volumineux ouvrage *La Marine des Belges* publié en 2006 sous les auspices des Amis de la section Marine du Musée royal de l'Armée et d'Histoire militaire<sup>6</sup>, à l'instar de l'ouvrage précédemment cité *La Force navale. De l'Amirauté de Flandre à la Force navale Belge*, surenchérisse et entame son récit déjà à partir de l'époque celtique. En cette année 2006, la Force navale avait à peine atteint le cap des soixante ans d'existence. Néanmoins, l'auteur se distingue en abordant le sujet dans un contexte de politique mondiale, en creusant plus en profondeur les missions et la finalité de la marine militaire, et en étoffant le tout de données quantitatives.

Ces deux ouvrages et bien d'autres monographies, certaines importantes, d'autres plus succinctes, ont clairement mis en évidence que la création de la Force navale en 1946 résultait d'un très long parcours que nous pourrions parfois qualifier certainement pas d'un long fleuve tranquille, mais plutôt d'un pénible chemin de croix<sup>7</sup>. Toutefois, ils attestent l'existence dans notre pays d'une tradition maritime et d'une vocation de marine, nonobstant l'opposition farouche et tout au long persistante à la création d'une marine militaire.

À l'opposé des deux principales synthèses citées, le présent ouvrage se limitera à rappeler dans un premier chapitre les points forts du passé, avec le souci de consacrer le plat de résistance à la Force navale belge proprement dite et à la Composante Marine. Les synthèses précitées conservent donc toute leur importance, car elles ont permis aux auteurs d'aujourd'hui d'approfondir l'histoire de la marine militaire belge *stricto sensu* depuis 1946.

Christian KONINCKX  
Président du Comité scientifique

## Notes de l'introduction

- 1 En 2002, le gouvernement décide de rassembler toutes les forces armées sous un seul chef d'état-major. La Force navale, qui jusque-là avait été indépendante, cesse d'exister et est remplacée par la composante maritime des forces armées belges. (arrêté royal du 21 décembre 2001 *Moniteur belge* du 12 janvier 2002, p. 948). Cependant, dans les dispositions de cet arrêté, il est question de « marine » tout court (p. 956).
- 2 Le 6 avril 2010, la dénomination officielle de la marine belge est modifiée ; elle se dénomme dorénavant Composante marine par arrêté royal. Auparavant, cette appellation était déjà utilisée à l'occasion, en partie à cause de sa similitude avec son équivalente néerlandaise, *marinecomponent*. (*Moniteur belge* du 26 avril 2010). Il y est explicitement mentionné que désormais l'adjectif « maritime » est remplacé par « marine ». Nous avons l'impression qu'une erreur de traduction a été commise soit lors de l'impression dans le *Moniteur* en 2001, soit à un stade précédent au niveau du ministère.
- 3 Référant aux articles 68 et 118 de la Constitution et à la loi sur la milice coordonnée par l'arrêté royal du 15 février 1937 ; tout particulièrement les articles 58 et 74.
- 4 *Moniteur belge*, 12 avril 1946, pp. 3456-3457.
- 5 Comité pour l'étude des l'Histoire de la Marine militaire en Belgique, *La Force navale. De l'Amirauté de Flandre à la Force navale belge*, Lannoo, Tielt, 1992, p. 9.
- 6 J.-P. DE BRUYNE, *La Marine des Belges*. (Les Amis de la section Marine du Musée royal de l'Armée et de l'Histoire militaire a.s.b.l.) Bruxelles, 2006.
- 7 Entre autres : H. ANRYS, *Congé pour mourir. Les Belges dans la Royal Navy*. Pierre de Meyere, Bruxelles, 1975<sup>9</sup>. L. LECONTE, *Les ancêtres de notre Force navale*. (Ministère de la Défense nationale). Bruxelles, 1952. L. HENNEBICQ & L. LECONTE, *La Marine de guerre belge*. Breuer, Bruxelles - Paris, 1920. *La Mer : ouverture sur le monde*. Édit. C. KONINCKX & M. VERHULST. (Musée royal de l'Armée et d'Histoire militaire) Bruxelles, 2007. Et les nombreux articles parus dans diverses revues répertoriés dans J.-P. DE BRUYNE, *Instruments pour l'étude de l'histoire de la marine militaire belge des origines à 2000. Bibliographie, Chronologie, Navires, Commandements et Bases navales*. (Les Amis de la Section Marine du Musée royal de l'Armée et d'Histoire militaire a.s.b.l.) Laethem-Saint-Martin - Aix-en-Provence, 2001.



CHAPITRE

1

MARINES DE GUERRE  
AVANT LA FORCE  
NAVALE

Christian KONINCKX

# Du Moyen Âge aux Temps modernes<sup>1</sup>

Il serait audacieux de parler d'une vraie marine de guerre dans nos contrées pendant le Moyen Âge, pendant les époques suivantes et même bien longtemps après l'indépendance de la Belgique. La raison principale relève du fait que nos duchés et comtés, jusqu'en 1830, faisaient partie de vastes empires. Nos souverains légitimes les dirigèrent à distance, bien qu'ils se fassent représenter sur place par des gouvernants ou même des gouvernantes. Si on peut mentionner la constitution de flottes militaires à certaines occasions, il s'agissait d'entreprises ponctuelles, sans cadre permanent, menées par nos souverains ou leurs suzerains, comtes de Flandre ou ducs de Bourgogne.

Si un commerce maritime et la pêche se développent petit à petit au départ de quelques ports situés en bord de mer, dans l'embouchure de grands fleuves, ou encore à l'intérieur du pays sur fleuves, rivières ou autres cours d'eau, les navires de guerre qui apparaissent dans le courant de notre histoire ont pour but de protéger ou de convoier les navires marchands. Ou encore, quand souverains ou suzerains mobilisent des flottes, pour des expéditions purement offensives. Cependant, on ne peut oublier que notre côte, au cours des siècles, a été soumise à une géographie mouvante. Il faut s'imaginer notre littoral de l'époque sous une autre configuration que celle d'aujourd'hui, étant jadis jonché de bancs de sable émergents et mouvants, difficile à défendre, alors que les ports mêmes étaient dépourvus d'infrastructures adéquates pour accueillir des flottes. Même pour les navires marchands, la navigation demeurait peu idéale.

Lorsqu'en 810 Charlemagne fit construire une flotte pour repousser les invasions des Vikings, entreprise à laquelle nous pouvons aisément supposer que les populations locales de Flandre ont contribué, c'est pourtant Boulogne-sur-Mer qui servit de base, redonnant du service à ce port d'origine romaine. Il en fut de même quand Guillaume le Conquérant, duc de Normandie, conquiert l'Angleterre en 1066 : il emprunta à son beau-père, le comte de Flandre, des navires dans lesquels il fit embarquer des chevaliers et de la soldatesque de nos contrées. Des opérations similaires se répétèrent plus tard pour soutenir les croisés, des escadres allant jusqu'en Méditerranée pour combattre pirates et barbaresques.

Au début du XIII<sup>e</sup> siècle, c'est le roi de France, Philippe Auguste, qui se manifesta pour s'emparer des navires du comte de Flandre dans le conflit qui opposait Plantagenets et Capétiens durant la Guerre de Cent Ans. On peut s'imaginer qu'il ne s'agissait pas uniquement de navires de guerre proprement dits mais de navires marchands réquisitionnés pour la cause. Cet exemple frappant se répétera, mettant en exergue la dualité entre navires marchands armés et navires de guerre.

Louis de Maele (1346-1384), comte de Flandre, nomme en 1377 un officier « amiral de la flotte flamande » pour se préserver des attaques des corsaires anglais. L'année d'après, il nomme un capitaine « amiral du Swin » pour en protéger l'accès<sup>2</sup>. Il sied de préciser, sur base des deux exemples cités, que ce titre d'amiral a une double connotation : d'une part, dans le premier cas, il s'agit d'un officier ayant en charge la conduite d'une flotte militaire - bien que celle-ci pouvait le cas échéant être constituée tant de navires de guerre que de navires marchands - et d'autre part, dans le second cas, il s'agit d'un officier assigné à défendre une

place forte, un port ou son accès. Celui-ci avait pour tâche de faire convoier les navires marchands et de contrôler la course<sup>3</sup>. Dans les deux exemples, sous leur signification distincte, il est bel et bien question d'un titre à caractère militaire. À chaque fois, ce furent des fonctions temporaires qui, sous les successeurs de Louis de Maele, ont été renouvelées et attribuées à des membres de la haute noblesse, de souche flamande au sens large. Ces amiraux, à cette époque, n'ont rien à voir avec une amirauté quelconque.

À la mort de Louis de Maele en 1384, Philippe le Hardi, duc de Bourgogne, devenait comte de Flandre. Désormais, sous les ducs de Bourgogne, nous notons des faits d'armes sur mer résultant de leur politique navale à laquelle nos provinces furent forcément associées.

Philippe le Bon (1419-1467), duc de Bourgogne, nomma Jean de Luxembourg « grand amiral de la mer d'Artois, du Boulonnais, de Hollande, de Zélande et de Frise »<sup>4</sup>. Suite à une réforme en 1454, ses compétences s'accrurent et un conseil d'amirauté vit le jour. L'amiral installa des « commandants maritimes » aux endroits où une défense s'avérait nécessaire. Ils étaient manifestement assistés de vice-amiraux en charge du recrutement d'équipages et de l'embarquement de troupes à des fins militaires en mer et à terre, ainsi que de l'équipement et de l'approvisionnement des navires. Ils furent investis de compétences juridiques, civiles et pénales, et autorisés à délivrer des sauf-conduits. Afin de financer les opérations, l'Amirauté, qui avait pris forme comme telle et était une instance à caractère juridique, exigera un dixième sur chaque prise de mer. La course, qui dépendait également de l'Amirauté, florissait là où il n'existait pas de marine de guerre disponible.

Philippe le Bon, lui, avait déjà fait construire des cales sèches pour ses galères à Dunkerque, Nieuport, l'Écluse et vraisemblablement aussi à Anvers. Ces places fortes faisaient en même temps fonction d'arsenal et de chantier naval. En fait, toute cette organisation, bien qu'à l'origine militaire, contribua à la construction des flottes de croisade et se porta au secours des chevaliers de Rhodes contre les Turcs, que le duc estima comme un devoir en tant que prince chrétien<sup>5</sup>, mais elle contribua aussi à la protection de la pêche qui était devenue une industrie vitale, notamment la pêche du hareng. Notons en passant que cette tâche de garde-pêche, bien plus tard, sera également confiée à la future Force navale.

Cependant, sous Marie de Bourgogne, épouse de l'empereur Maximilien d'Autriche, l'Amiral de Flandre ne possédait plus de marine de guerre et on cessa même d'attribuer des lettres de course. Les amiraux, sous leur double définition, continuèrent toujours à exister.

En 1488, sous la régence de Maximilien d'Autriche (1477-1515) – Marie de Bourgogne étant décédée – l'amiral devint lieutenant-général du souverain. En tant que chef de la flotte de guerre et des corsaires, il avait le pouvoir d'accorder des lettres pour la course et des sauf-conduits, ayant aussi pouvoir sur les prisonniers. Il avait la charge de la défense côtière, du balisage et de l'illumination du littoral. Il avait compétence judiciaire sur les prises et pour tout méfait commis à bord. En fait, l'amiral, hormis ses tâches militaires, acquit de larges compétences, touchant à tout ce qui concernait la mer. Le lieutenant-général pouvait déléguer à ses lieutenants, en Flandre, notamment à Dunkerque ou en Hollande. Après 1488, le siège de l'Amirauté fut établi à Veere en Zélande qui, après l'Écluse, devint le port d'attache de la flotte militaire.

Sous le règne de Charles-Quint (1506-1555), l'organisation de l'Amirauté demeura en place. Cependant, des frictions entre les provinces du Nord et du Sud virent le jour, comme conséquences de particularismes principalement dans le chef de la Hollande où on aspirait à plus d'autonomie. Plus tard, attisé par

la concurrence économique et les prises de positions pour ou contre les Habsbourg, le fossé se creusa de plus en plus. Les tensions s'atténuèrent un moment, lorsqu'en 1546 l'Empereur nomma Maximilien de Bourgogne amiral et *stadhouder* de Zélande et de Hollande. Ceci affirma la conviction chez les Hollandais que les deux fonctions étaient indissociables. À Maximilien succéda en 1559 Guillaume d'Orange, en tant que *stadhouder* de Hollande et de Zélande (1559-1567/1572-1584). Petit à petit, celui-ci s'attribua aussi tout ce qui concernait la mer. Maximilien de Bourgogne étant décédé sans héritier en 1558, le roi Philippe II (1555-1598) avait nommé amiral le comte de Horne qui obtint de Marguerite de Parme (gouvernante des Pays-Bas de 1559 à 1567) de transférer l'Amirauté à Gand en 1560. Veere demeura le port d'attache et la base navale de la flotte. Les Hollandais, par contre, ne reconnurent pas le nouvel amiral. Horne décapité en 1568, c'est Maximilien de Henin-Liétard, comte de Boussu, qui lui succéda, en tant que dernier amiral des Pays-Bas.

Dans les Pays-Bas espagnols, la centralisation de la direction des affaires maritimes gagna du terrain. Le gouverneur Alexandre Farnèse, duc de Parme (1578-1592), après la reconquête de Dunkerque sur Guillaume d'Orange en 1583, en fit une base navale et y installa un Conseil d'Amirauté dont il assumait la direction. L'Amirauté même demeura toujours à Gand. En 1586, Philippe II nomma Emmanuel de Lalaing amiral ayant la direction des affaires maritimes dans ses attributions. À la mort de celui-ci, Farnèse érigea à Anvers et à Dunkerque des amirautés autonomes, bien que ses membres entrèrent en conflit avec l'amiral et ne le reconnurent pas. Entre-temps, le fossé s'était creusé encore plus profondément entre les provinces du Nord et celles du Sud pour déboucher en 1581 sur la scission bien connue.

Quinze ans plus tard, en 1596, l'archiduc Albert marié à Isabelle fille du roi Philippe II, abolit les deux amirautés, établissant un Conseil d'Amirauté à Bruxelles, organisation centralisée dont l'amiral devint le fonctionnaire présidant ce conseil. La scission entre le Nord, les Provinces-Unies, et le Sud, les Pays-Bas espagnols, dans les faits déjà depuis 1579, deviendra officielle en 1648. Tout ce qui touchait à la flotte militaire en Flandre faisait désormais partie intégrante de la flotte espagnole. La course reprit de plus belle et on y retrouva de nombreux marins de nos contrées, parfois corsaires, tant au service des Espagnols que des Hollandais.

Le commerce maritime dut en souffrir, d'autant plus que l'Escaut resta fermé. Seuls les ports d'Ostende, de Nieuport et de Dunkerque restèrent accessibles, non sans avoir subi les affres des opérations navales menées tant par l'Angleterre et l'Espagne que par les insurgés des Provinces-Unies.

L'avènement de l'empereur Charles VI de Habsbourg (1713-1740) entama la période autrichienne qui, lentement, allait connaître une activité maritime plus paisible. Dès 1715, des armateurs privés armèrent des navires pour le long cours effectuant des expéditions commerciales aux Indes orientales. Le plus souvent, ces navires étaient munis de lettres patentes et partaient d'Ostende. Les armateurs étaient établis à Ostende, bien que pas tous de souche ostendaise. Les capitaines étaient très souvent d'origine ostendaise ainsi que les équipages. Plus d'un avait acquis de l'expérience à la course. Mais c'est en 1722 que l'empereur finalement se décida d'octroyer l'établissement de la Compagnie générale impériale et royale des Indes, à l'instar des grandes compagnies des Indes existant dans les pays voisins. Il accorda des privilèges pour commercer aux Indes pour une durée de trente ans. Cette fois officialisés – à l'opposé des « pré-armements » qui avaient existés à titre privé – les vaisseaux pouvaient se rendre tant aux Indes orientales qu'occidentales et en Afrique pour y faire commerce, créer des factoreries et même fonder des colonies. L'activité se limitera principalement aux Indes orientales proprement dites et à la Chine. Le port d'attache était toujours Ostende, mais le siège de la compagnie avait été établi à Anvers<sup>6</sup>.



Bien que, comme nous l'avons précisé, il s'agissait de commerce, les vaisseaux étaient fortement armés, ce qui leur permettait de naviguer sans escorte et de se défendre le cas échéant. Des factoreries furent installées entre autres à Canton, et une colonie fut fondée au Bengale. Ceci nécessita d'embarquer également des soldats : un exemple, une fois de plus, de cette confusion apparente entre marine marchande et marine militaire.

Cette compagnie, appelée plus fréquemment Compagnie d'Ostende, ne fit pas long feu ; car, entretemps, les grandes compagnies des Indes établies depuis le début du XVII<sup>e</sup> siècle, hollandaise, française ou anglaise, n'appréciaient guère l'arrivée des « Ostendais » sur le terrain. La concurrence fut âpre et bientôt ces grandes compagnies étrangères harcelèrent leur gouvernement respectif pour que soit interdite la Compagnie d'Ostende. Ils y réussirent en mettant l'empereur Charles VI sous pression, qui finalement accepta de supprimer la compagnie. L'empereur n'ayant pas d'héritier mâle avait craint pour sa succession au profit de sa fille Marie-Thérèse, qui n'aurait pas été reconnue comme impératrice sans la proclamation de la Pragmatique Sanction. En 1731, le glas sonna donc pour la Compagnie d'Ostende ; elle avait pourtant été une entreprise fructueuse. La compagnie fut sacrifiée sur l'autel des intérêts dynastiques, c'est vrai ; dans le cas contraire il y aurait eu, peut-être, de graves répercussions sur la stabilité politique en Europe. De nouvelles tentatives pour prolonger l'activité commerciale, toujours sous pavillon autrichien, échouèrent. Cependant, la compagnie avait donné un essor au port d'Ostende et stimulé cette fois la vocation maritime avec une extension militaire.

Le successeur de l'impératrice Marie-Thérèse (1740-1780), Joseph II (1780-1790), contribua à l'essor de l'activité maritime de nos provinces en accordant le statut de port-franc à Ostende (1781), qui avait connu une fulgurante et fébrile ascension grâce à la Compagnie d'Ostende et ensuite, grâce au trafic transatlantique d'armes et de munitions au profit des insurgés pendant la guerre d'Indépendance des États-Unis d'Amérique (1775-1783). Dans les faits, il s'agissait principalement de commerce. Il n'était pas question d'une quelconque marine militaire. S'intéressant au sort d'Anvers, Joseph II tentera de provoquer les Hollandais pour briser la fermeture de l'Escaut, mais finalement il n'y réussira pas.

Avec l'invasion de nos provinces par les troupes françaises et leur annexion de 1795 à 1814, une nouvelle ère débuta. Elle offrit à Anvers, à l'initiative de Napoléon Bonaparte, d'être un chantier naval pour la construction de plus d'une dizaine de vaisseaux de guerre dans ce qui devait être une base navale française. Il est évident que nos populations et marins en particulier furent impliqués. Ce fut une fois de plus de courte durée car, à la suite de la défaite de Napoléon à Waterloo (1815) et la nouvelle répartition des territoires qui avaient été envahis et annexés par lui, le Congrès de Vienne (1814-1815) décida que nos provinces précédemment autrichiennes seraient désormais réunies avec les Provinces-Unies, constituant le Royaume Uni des Pays-Bas.

La réunification sous le roi Guillaume I<sup>er</sup> des provinces qui anciennement avaient constitué les Pays-Bas bourguignons, devenues espagnoles par la suite, puis autrichiennes et françaises, sera également de courte durée. Si, sous l'annexion française, Anvers s'était développée en un vaste chantier naval avec un port pourvu de bassins qui ne subissaient pas directement l'amplitude des marées, des dizaines de vaisseaux de guerre à quai ou en chantier s'y trouvaient au moment où la Belgique se détacha du Royaume Uni des Pays-Bas pour se constituer en État indépendant en 1830. C'est à partir de cette année-là qu'il peut être question des ancêtres de notre marine de guerre belge proprement dite.

Il nous a paru utile quand même d'évoquer à vol d'oiseau un passé plus lointain, où nos contrées, du Moyen Âge à 1830, n'avaient pas été entièrement étrangères à des ébauches de marine militaire. Qui plus est, de tout temps, la mer a été une de nos frontières, et par conséquent des activités maritimes en tout genre s'y étaient naturellement et très logiquement développées. C'est pourtant à partir de l'indépendance de la Belgique que se fit sentir la nécessité urgente d'une véritable marine de guerre pour consolider et assurer cette indépendance. Pendant la période du gouvernement provisoire et de la première régence en Belgique, s'accrût la nécessité de créer une marine, bien qu'il ait fallu encore attendre des décennies avant qu'une vraie marine de guerre émerge.

Comme nous y fîmes allusion, la distinction, dans le passé, entre marine de guerre et marine marchande n'a pas toujours été très nette, à tel point que la rivalité entre les protagonistes des deux marines, dès l'indépendance de la Belgique, a forcément retardé l'établissement d'une marine de guerre permanente. Bien qu'une marine de guerre soit supposée être, entre autres, au service de la marchande pour sécuriser le trafic maritime, la séparation est aujourd'hui mieux définie, ce qui n'empêche nullement des synergies de part et d'autre.

## Depuis l'indépendance en 1830

Bien que la Belgique se déclare indépendante en 1830 et se dote d'un gouvernement provisoire dès le 26 septembre<sup>7</sup>, le territoire n'était alors pas encore tout à fait débarrassé de la présence des troupes de Guillaume I<sup>er</sup>. De vingt-cinq à trente mille hommes s'abritaient derrière le Rupel et la Nèthe, entre Boom et Lierre, couvrant Anvers et sa citadelle toujours en leurs mains et contrôlant ainsi la navigation sur l'Escaut.

Le Congrès, en quelque sorte un parlement belge provisoire comptant 200 membres, se réunit le 10 novembre 1830 ; il établit une Constituante et installa le baron Erasme Surlet de Chokier comme régent, le 24 février 1831, en attendant la prestation de serment d'un roi qui ne se fera que le 21 juillet de la même année.

Compte tenu de la situation au nord du pays et de la présence du général le baron Chassé retranché dans la citadelle d'Anvers, les Belges avaient hâte de rétablir la liberté de la navigation sur l'Escaut.

Dans le contexte du soulèvement contre le régime de Guillaume I<sup>er</sup> et de la quête de l'indépendance, tout le monde ne partageait évidemment pas l'idée d'accepter la nouvelle situation. Initialement, la bourgeoisie et tout spécialement le milieu maritime restèrent sceptiques quant à la mouvance indépendantiste. Précisément grâce à la réunification avec la République des Provinces-Unies, une relève économique et industrielle s'était manifestée. La révolte s'était pourtant généralisée dans le pays et les partisans de l'indépendance belge ne manquèrent pas de harceler les Hollandais. Les frictions à Anvers incitèrent le bourgmestre de la métropole à constituer une milice, le « Corps franc belge d'Anvers pour la sécurité des

## ZÉNOBE GRAMME



© IRP Marine

Ketch bermudien destiné initialement à l'étude des fonds marins, plus spécifiquement dans le cadre de la lutte anti-mines et contre les sous-marins. Il porte le nom d'un Belge, inventeur de la première dynamo à rotor circulaire.

Construit par Boelwerf & Fils à Temse, en Belgique, la quille est posée le 7 octobre 1960. Le navire est mis à l'eau le 23 octobre 1961 et

livré le 27 décembre de la même année. Il sera commissionné en 1962.

La devise du navire est *Quarendo invenies*, qui signifie « Qui cherche, trouve » ! Le navire est parrainé par le Royal Yachting Club de Bruxelles.

### CARACTÉRISTIQUES

- **Déplacement pleine charge** : 149 tonnes.
- **Coque** : en bois.
- **Dimensions** : longueur hors tout : 29 m – largeur : 6,85 m – tirant d'eau maximum : 2,8 m – tirant d'air : 32 m).
- **Surface de voilure normale** : 250 m<sup>2</sup> (grand foc, foc, grand-voile, et voile d'artimon). Il sait aussi déployer, selon les conditions, un foc de tempête, un génois (175 m<sup>2</sup>) ainsi qu'un gennaker (spi asymétrique) de 378 m<sup>2</sup> qui le distingue particulièrement car il arbore les couleurs du pavillon de la Marine.
- **Lest de plomb** de 22 tonnes.
- **Propulsion diesel** : 232 ch, vitesse maximale au moteur 8 nœuds. Sous voile, le navire peut filer de l'ordre de 7 nœuds par 6 Beaufort.
- **Équipage actuel** : 14 personnes (1 officier, 3 sous-officiers, 3 matelots et 10 cadets).

À partir de 1967, le navire sera également employé comme voilier-école. Il gagna, en 1976, le *Cutty Sark Trophy* qui est remis au navire et à l'équipage le plus coopératif, lorsque le *Zénobe Gramme* secourut deux autres participants qui se trouvaient en détresse. Il a franchi le cap des 100 000 nautiques en 1978 et des 315 000 nautiques en 2008. Son numéro de voile est TSB39.

un navire à l'ouest de Gibraltar jusqu'à Madère ; en 1966, deux navires en mer Ionienne ; en 1968, un navire entre la Crête et Israël ; en 1969, un navire dans le golfe du Lion au large du delta du Rhône ; etc. « Le résultat de ces recherches fit l'objet d'un rapport secret destiné à l'OTAN, définissant pour la première fois une méthode générale d'exploitation des données acoustiques, qu'utilisèrent désormais, en matière de lutte contre les mines et les sous-marins, toutes les marines des pays membres de l'Alliance. »<sup>32</sup> Le rythme des campagnes est soutenu comme en témoigne la fiche d'activité du *Mechelen* pour 1969 : sous la direction de monsieur Capart, une campagne en Méditerranée de la mi-juillet jusque fin octobre, deux campagnes de mesures diverses et de prélèvements d'échantillons de fonds marins en mer du Nord, 48 sorties pour le compte des universités belges et des laboratoires d'hydrologie pour l'étude

des phénomènes de courant, de sédimentation et de pollution en mer du Nord et dans l'estuaire de l'Escaut et, enfin, 31 sorties pour le compte de la division d'étude et de recherche de la Force navale !

Le *Zénobe Gramme*, construit en 1961, fait son apparition en 1962 ; c'est un véritable laboratoire flottant. Sur le plan de la recherche, ces travaux sont dirigés par le Bureau d'étude de la guerre des mines en liaison avec le Centre de recherche sous-marines du Commandant suprême allié de l'Atlantique (SACLANTCEN). Ce centre, établi à La Spezia, est chargé de l'étude de tous les facteurs déterminants dans l'utilisation des mines et des sonars. En 1963, le *Mechelen*, un dragueur de mines côtier, sera reconverti afin de reprendre les tâches de l'*Eupen*. Les campagnes menées par ces navires permirent à la Force navale d'établir un rapport scientifique complet sur

la partie sud de la mer du Nord et de publier une carte géologique du front de mer belge<sup>33</sup>. En 1968, un relevé des objets immergés dans l'Escaut fut également effectué au profit du ministère des Communications.

L'expédition en Australie<sup>34</sup> sur la Grande Barrière de Corail, effectuée par le F 905 *De Moor*, restera sans doute une des plus grandes contributions de la Force navale au monde scientifique de l'époque avec la collaboration du ministère de l'Éducation nationale, du Fonds national de la Recherche scientifique et du Centre d'océanographie de l'Université de Liège.

Parti d'Ostende le 4 avril 1967, le *De Moor* effectuera une campagne de dix mois et reviendra en Belgique en février 1968. Une véritable odyssée « au pays des kangourous et des acanthaster<sup>35</sup> » comme le diront les protagonistes ! Pour cette mission de près d'un an, le navire a été réaménagé. L'équipage a été réduit à 70 hommes pour faire la place aux biologistes, géologues, cinéastes et photographes de l'expédition. Des chambres noires et des magasins destinés aux échantillons ont été installés afin d'étudier sur place les différentes espèces marines. L'armement a fait place aux bouteilles de plongée, aux compresseurs et à tout le matériel nécessaire pour ce long voyage. L'Algérine passera près de 22 semaines (de fin juin à

fin novembre 1967) sur la Grande Barrière de Corail au large de l'Australie. Sa route la mène via Suez dans l'Océan Indien d'où elle rejoint l'Australie en passant au large de Ceylan (aujourd'hui Sri-Lanka) et Djakarta en Indonésie. Après avoir contourné le continent australien par l'ouest et le sud, l'escorteur fait escale à Melbourne et ensuite Sydney début juin 1967.

Le *De Moor* rejoint Brisbane le 15 juin. L'expédition suscite l'intérêt de tous les ministres de l'État du Queensland et de l'Université de Brisbane ; en effet, la Grande Barrière de Corail et surtout sa protection est d'un intérêt primordial pour l'Est australien et la zone que nos chercheurs vont explorer n'avait plus été visitée par les hommes de science depuis longtemps. Seules deux expéditions y avaient été menées : par James Cook en 1770 ainsi que par un autre Britannique, le zoologiste Charles Maurice Yonge, en 1929, qui séjourna treize mois dans la région avec son équipe. Au contraire des expéditions précédentes, l'idée était que les scientifiques descendent eux-mêmes sous l'eau afin de récolter des échantillons. L'invention récente de l'appareil de plongée rendait une telle expédition possible. Les travaux de l'expédition débutent fin juin après une tempête qui bloque le *De Moor* quelques jours à Brisbane. La frégate commence son périple à Heron Island ; un mois plus



Le *De Moor* arrivant à Sydney.  
© IRP Marine

tard elle se retrouve au large de North Reef et Swain Reef et, le 21 août, elle atteint Cairns qui deviendra leur base jusqu'à la mi-octobre. Le capitaine de corvette Arsène Robyns, commandant du *De Moor*, note dans son journal de bord le 28 août : « mouillé à deux encablures de l'île Lizard. Île mémorable, puisque c'est ici que le capitaine Cook escalada le plus haut pic pour reconnaître les passes, et... s'échoua. » Par superstition, il refusera d'admirer le panorama du même endroit !

L'expédition avait pour but<sup>36</sup> la réalisation d'un programme de travaux scientifiques élaboré par trois universités (Liège, Gand et Louvain) ainsi que le Museum d'histoire naturelle. À ceci était aussi associée la réalisation de dix films scientifiques en couleurs d'une durée de vingt minutes chacun, traitant de différents aspects de la vie du récif de la Grande Barrière, pour le compte du ministère de l'Éducation nationale et de la Culture. Les sujets de ces films

couvraient : les aspects généraux de la Grande Barrière, les organismes responsables de la formation de celle-ci, les invertébrés des récifs, la nutrition des bancs de coraux, les poissons et animaux venimeux des récifs ainsi que les îles de la Grande Barrière, leur faune et leur flore. Cette campagne, organisée sous la direction de monsieur Dubuisson, recteur de l'Université de Liège, était dirigée sur place par le professeur Distèche pour ce qui était des aspects scientifiques de l'expédition. La contribution de l'équipage du navire, outre les services d'une base mobile flottante, était fournie par la conduite et l'entretien des embarcations, leur mise à l'eau et prise à bord, des travaux de plongée sous-marine ainsi que des tâches d'appui logistique.

Les grandes zones explorées s'étendent depuis les Îles du Capricorne au sud de la Grande Barrière jusqu'à Cairns au nord. Nombre d'îles côtières<sup>37</sup> furent également explorées. D'innombrables relevés seront



Le parcours de l'expédition du *De Moor* à la Grande Barrière de Corail.  
© IRP Défense - J. Saussez