

Isabelle Jones

**LA MISSION ECONOMIQUE BELGE
A LONDRES
(20 JUILLET-31 DECEMBRE 1940)**

LE BARON BOËL
ET L'ENGAGEMENT DE LA FLOTTE BELGE
DANS L'EFFORT DE GUERRE ALLIE

Entre mai et septembre 1940, l'incroyable succès de l'attaque allemande provoque de nombreuses turbulences politiques. Après la capitulation de l'armée belge le 28 mai 1940, le Roi s'est constitué prisonnier pour partager le sort de ses soldats, tandis que les ministres décidés à continuer le combat se sont réfugiés en France où ils ont installé le siège du gouvernement. Ensuite, découragés par l'armistice franco-allemand, ils tardent à gagner l'Angleterre qui poursuit la lutte contre l'envahisseur. Malgré ce climat d'incertitude politique une Mission économique belge se constitue à Londres et entreprend des négociations avec la Grande-Bretagne pour établir un programme commun de résistance à l'ennemi. Simple délégation belge au « Comité de coordination économique franco-britannique » de mai à juillet 1940, la Mission économique belge jettera quelques mois plus tard les bases fermes et définitives d'une collaboration étroite de la Belgique à l'effort de guerre allié. A partir de septembre 1940, la réorganisation progressive des ministères grignotera peu à peu ses compétences pour aboutir logiquement à sa dissolution au 1er janvier 1941. Au centre de l'ensemble des réalisations de la Mission économique belge à Londres, se trouve une personnalité du monde des affaires belge entièrement dévouée à la cause alliée : le baron René Boël (1).

(1) Cet article est tiré d'un mémoire de licence en Histoire contemporaine présenté à l'U.L.B. en 1985/1986, sur la marine marchande belge pendant la Seconde Guerre mondiale.

Issu d'un milieu libéral, René Boël est né le 27 octobre 1899, à Bruxelles. La Première Guerre mondiale éprouve fortement sa famille. Sa mère est condamnée à trois ans de travaux forcés pour avoir organisé un service d'entraide aux prisonniers, et son père, propriétaire des aciéries *Boël* de La Louvière, est arrêté pour avoir refusé de livrer son entreprise à l'occupant. René Boël quant à lui parvient après de multiples péripéties à rejoindre l'armée belge en France. Il est incorporé malgré son jeune âge dans l'artillerie et participe à quelques actions d'éclat. La guerre terminée, René Boël achève des études de polytechnique à l'Université Libre de Bruxelles et en mars 1922, il épouse Yvonne Solvay, la fille d'Armand Solvay, propriétaire de la société chimique *Solvay*. Le premier octobre, il entre comme ingénieur aux usines *Boël*. Les aciéries sont complètement détruites et une aide financière de la famille Solvay est nécessaire pour en assurer la reconstruction. En 1926, les aciéries *Boël* modifient leur statut en société anonyme et René Boël est nommé administrateur-délégué de la nouvelle société. Vers la fin de 1929, la santé défaillante d'Armand Solvay conduit la société *Solvay* à procéder à une restructuration. Suite à ce remaniement, René Boël est pressenti comme responsable des intérêts internationaux de la société (2).

En septembre 1939, la guerre éclate entre l'Allemagne, la France et l'Angleterre. René Boël est aussitôt mobilisé au grade de commandant de réserve par le ministère de la Défense nationale qui désire s'entourer d'hommes dynamiques et familiers du monde des affaires pour affronter les problèmes engendrés par l'état de guerre. Boël est affecté au « Service de mobilisation de la Nation » et exerce la fonction de chef d'état-major à l'« Office des Approvisionnements ». Chargée de la politique d'achat, de transport et de distribution des approvisionnements de l'armée, cette administration crée au cours des premiers mois de son activité des sections bancaire, industrielle et maritime auxquelles sont adjoints divers spécialistes. Parmi ceux-ci, le commandant Grisar, expert dans le domaine maritime, participera également aux négociations belgo-britanniques à Londres, aux côtés du baron Boël. Lorsqu'au 1er janvier 1940, l'« Office belge des Approvisionnements » est dissous et voit ses attributions partagées entre la Marine (ministère des Communications) et le ministère des Affaires économiques, Boël est démobilisé et retourne à ses affaires.

Dès la déclaration de la guerre, le baron Boël a perçu les menaces d'invasion allemande qui pèsent sur la Belgique et le caractère inéluctable de son engagement dans le conflit. En cas d'une agression de la Belgique par l'Allemagne, Boël pressent la nécessité de participer rapidement à une coordination économique alliée. Se référant à l'expérience de 1914-1918, les Alliés ont mis sur pied dès le début de la Seconde Guerre mondiale un

(2) Interview du comte Boël, par J. Vanwelkenhuyzen, 8.10.1980 (CREHSCM).

« Comité de coordination économique franco-britannique » chargé d'assurer la centralisation de leur approvisionnement et présidé par Jean Monnet. Ce dernier avait déjà représenté la France à la « Commission maritime interalliée » durant la Première Guerre mondiale et est un ami intime du baron Boël. C'est pourquoi, dès octobre 1939, Boël prend contact à *titre personnel* avec Jean Monnet. Les excellentes relations qu'il entretient avec l'économiste français dans le cadre de ses affaires lui permettent de se familiariser avec l'organisation du « Comité de coordination franco-britannique » sans pour autant compromettre le gouvernement belge ⁽³⁾.

LES PREMIERS CONTACTS OFFICIELS AVEC LE « COMITE DE COORDINATION ECONOMIQUE FRANCO-BRITANNIQUE »

Le 10 mai 1940, la Belgique est envahie. René Boël rejoint son poste au « Service de mobilisation de la Nation ». Au risque d'être réprimandé pour avoir agi au mépris des lois de neutralité, il expose à ses supérieurs, les généraux Blaise et Theunis, le travail entrepris par Jean Monnet. Il souligne également la nécessité pour la Belgique de s'intégrer immédiatement dans le « Comité de coordination économique franco-britannique ». Le général Theunis en réfère au gouvernement. Les ministres se rallient à cette proposition et confient à Boël un ordre de mission pour rencontrer officiellement Jean Monnet en France. Boël part pour Paris où il apprend que Monnet a déjà gagné l'Angleterre. Il se rend aussitôt à Londres où il établit les premiers contacts officiels avec le comité franco-britannique ⁽⁴⁾. Le 18 mai, l'ambassadeur de Belgique à Londres, le baron de Cartier de Marchienne, transmet à P.H. Spaak le rapport de mission du baron Boël. Il ne cache pas la satisfaction avec laquelle il a vu travailler celui-ci et il demande au ministre sa nomination officielle en qualité de délégué belge auprès du « Comité de coordination économique franco-britannique » ⁽⁵⁾. Sur ces entrefaites, l'exode a commencé. Le gouvernement a dû quitter la capitale et refuse de donner son accord à la suggestion de l'ambassadeur sans avoir entendu Boël. Le début de l'opération de Dunkerque compromet le retour du baron Boël sur le continent. Tous les avions sont réquisitionnés et il est momentanément impossible de quitter l'Angleterre. Pour parer au plus pressé, Boël est nommé délégué belge au comité franco-britannique, mais son pouvoir de signer des engagements est limité par la nécessité d'entendre au préalable les avis d'experts du gouvernement ⁽⁶⁾. Dans un premier temps, le baron Boël se penche sur le ravitaillement de l'armée

(3) Entretien avec le comte Boël, 12.3.1986.

(4) Ordre de mission du lieutenant-général Theunis, 10.5.1940 (CREHSGM, *Documents joints à l'interview du comte Boël*, par J. Vanwelkenhuyzen).

(5) AGR, AAM, n° 8874.

(6) Entretien avec le comte Boël, 12.3.1986.

belge en campagne et la protection des avoirs belges à l'étranger. Il examine en particulier le sort réservé aux cargaisons à destination de la Belgique.

LA CREATION DU « *BELGIAN SHIPPING ADVISORY COMMITTEE* »

Depuis l'invasion de la Belgique, les Alliés ont détourné toutes les cargaisons en route pour Anvers vers leurs Ports. Destinées pour la plupart à des ressortissants belges, elles s'accumulent et encombrent rapidement les quais du sud de l'Angleterre. Pire, certaines marchandises périssables (bananes du Congo...) pourrissent et les équipages doivent les déverser dans la mer. Pour limiter les pertes, Boël crée le « *Belgian Shipping Advisory Committee* » (B.S.A.C.) qui est chargé à partir du 16 mai 1940 de la conservation ou de la liquidation, dans les meilleures conditions possibles, des cargaisons déchargées (7). Pour faciliter l'approvisionnement des deux pays, Boël négocie également avec l'Angleterre l'« Accord Dalton » qui doit permettre aux ministères britanniques de réquisitionner ces cargaisons et de mettre à la disposition de notre gouvernement les ressources indispensables au ravitaillement de l'armée belge en campagne. Cet accord deviendra inutile après la capitulation belge du 28 mai 1940, mais le B.S.A.C. continuera à travailler sur base d'un nouvel accord autorisant la réquisition prioritaire des cargaisons par les Britanniques et la liquidation des marchandises restantes (8).

L'AVENIR ECONOMIQUE DU CONGO

L'entrée en guerre des pays européens a fortement perturbé le commerce extérieur du Congo. Toutes les exportations ont été momentanément interdites. De nombreuses compagnies de navigation réquisitionnées ont délaissé l'escale de Matadi ou s'amoncellent les marchandises et les matières premières. Le 15 mai 1940, le baron Boël est convoqué par le *Ministry of Economic Warfare* pour discuter du contrôle des exportations congolaises. Les deux parties se mettent d'accord pour élaborer ensemble un système de licences à l'exportation en fonction des marchandises exportées et des pays destinataires. Dès le départ, Boël donne aux autorités britanniques l'assurance de l'étroite collaboration économique de la colonie. Dans ce cadre, il négocie la possibilité d'obtenir une exemption générale

(7) AGR, AAM, n° 9870

(8) Note de Boël pour le ministre Gutt, 16.9.1940 (CREHSGM, *Documents joints à l'interview du comte Boël*, par J. Vanwelkenhuyzen).

des droits d'entrée pour les produits congolais, comme l'accordaient déjà les Accords d'Ottawa pour les produits en provenance de l'Empire britannique (9). Cependant, les Anglais resteront sourds aux revendications de Boël d'examiner les problèmes découlant de la restriction momentanée du marché. Ils entendent en effet pallier en priorité les carences affectant les importations vitales des Alliés. En septembre 1940, la question des ventes de produits coloniaux en Grande-Bretagne est mise à l'étude par le *Ministry of Economic Warfare*, le *Foreign Office* et les départements coloniaux britanniques (10). Boël caresse l'espoir que cette initiative mettra rapidement un terme aux perturbations dans l'écoulement des produits de la colonie. En vain, car à la fin septembre, Boël se retire de la Mission économique belge. Il part aux Etats-Unis pour reprendre en main la direction des intérêts *Solvay* en dehors des territoires occupés. La situation des pays exportateurs de matières premières n'est pas encore régularisée.

LA REQUISITION DE LA FLOTTE MARCHANDE BELGE

Le 10 mai 1940, la flotte marchande belge compte 100 unités jaugeant quelque 422,000 tonnes brutes. Elle se compose de 54 long-courriers (\pm 282,000 T.B.), 5 paquebots (\pm 52,000 T.B.), 32 caboteurs (\pm 23,000 T.B.) et 9 pétroliers (\pm 65,000 T.B.), répartis entre 23 armements (11). A partir du 10 mai, les navires belges ou étrangers en route pour Anvers sont détournés vers les ports britanniques ou vers les ports français de l'Atlantique (12). Le 11 mai, le port d'Anvers est évacué. La majorité de notre marine échappe ainsi à l'attaque allemande. Seules 15 unités seront capturées par l'ennemi dans les ports de France métropolitaine ou d'outre-mer après la conclusion de l'armistice franco-allemand (13). Le 17 mai, le directeur général de la Marine, Henry De Vos ordonne la réquisition de la flotte marchande et des unités de pêche. De Vos est une grande personnalité libérale du monde maritime belge. Replié à Ostende avec tout le personnel disponible de son administration, il désire avant tout préserver les intérêts de nos armateurs. Il a conscience du fait que la défaite de la Belgique impliquera la saisie par les puissances étrangères de nos navires. Aussi, dans son esprit, la réquisition temporaire de la flotte par le gouvernement belge permettra d'éviter des saisies immédiates et facilitera sans doute les négociations avec les belligérants sur son utilisation.

(9) AGR, AAM, n° 8689.

(10) Cfr note 8.

(11) AGR, AAM, n° 8689.

(12) Note (de Boël) concernant la navigation belge, Londres, 19.5.1940 (AGR, AAM, n° 9870).

(13) FH. DE VOS et Ch. BRONNE, *Les Belges et la mer*, Bruxelles, 1954, p. 122.

Vu les circonstances, De Vos sait pertinemment que l'ambassade de Belgique à Londres est la mieux placée pour agir efficacement en matière de réquisition. Elle est à même d'obtenir tous les renseignements nécessaires sur la situation de nos navires auprès des Lloyds qui assurent la majorité de la flotte pour les risques maritimes ordinaires. Dans la nuit du 16 au 17 mai, De Vos l'avertit de son intention de réquisitionner la flotte marchande belge. Dès le lendemain, le gouvernement approuve cette décision. Londres télégraphie à toutes les ambassades et aux consulats belges se trouvant dans un port, le texte rédigé par De Vos et transmis par l'intermédiaire des Affaires étrangères. Ce télégramme annonce la réquisition de la flotte par le directeur général de la Marine, au nom des ministres des Communications et de la Défense nationale, conformément à la loi sur les réquisitions civiles de 1927. Aucune unité ne peut être affrétée à temps et chaque voyage doit être soumis à l'approbation préalable du directeur général de la Marine, sur intervention du consul du port de séjour du navire (14). De Vos souhaite entraver le moins possible le mouvement de nos navires. Il précise qu'un voyage entamé peut être achevé, et il ne prend aucune mesure pour empêcher les armateurs belges de continuer à offrir leurs services au marché libre. Le comité exécutif franco-britannique ne peut accepter de tels principes et décide de bloquer les navires belges dans les ports alliés, en attendant les résultats d'une étude préliminaire sur les capacités de notre flotte au service de la marine alliée.

Le baron Boël charge alors ses collaborateurs de dresser une liste complète de tous les bateaux, belges ou étrangers, qui se dirigent vers la Belgique et se trouvent dans les eaux françaises ou britanniques. Il se fixe comme but de centraliser ces navires et de rendre disponible le tonnage belge temporairement immobilisé pour contribuer à soulager le trafic intense de la navigation alliée (15). Boël est peu aidé dans cette tâche. Il déplore que l'administration de la Marine ne possède toujours pas de siège à Londres pour traiter directement avec les autorités franco-britanniques, à l'instar des Norvégiens ou des Hollandais. Seuls quelques fonctionnaires de moindre importance ont embarqué le 17 mai pour Londres à bord des malles Ostende-Douvres. Parmi eux, le commandant Timmermans, officier de l'Etat, est chargé par De Vos de représenter l'administration belge de la Marine au sein du comité de coordination franco-britannique (16). De Vos, lui, est resté en arrière pour coordonner le départ de ses agents et quitte tardivement la Belgique. Finalement rejoint par les Allemands le 20 juin à Hesdin dans le Nord de la France, il est contraint de rentrer en Belgique occupée (17). Les autorités britanniques regrettent amèrement l'absence du

(14) AGR, AAM, n° 8588.

(15) Cfr note 12.

(16) AGR, AAM, n° 9870.

(17) Entretien de C. Vleeschouwers avec H. De Vos, septembre 1969; C. VLEESCHOUWERS, *Het Bestuur respectievelijk de Regie van het Zeewezen tijdens de Tweede Wereldoorlog*, in *Archives et Bibliothèques de Belgique*, L., 1979, p. 43.

directeur général de la Marine au sein des négociations. Lorsqu'il devient évident qu'il ne rejoindra plus les territoires libres, le baron Boël insiste ardemment auprès du « Service de mobilisation de la Nation » et des organismes maritimes réfugiés à Bordeaux pour que lui soient envoyés des spécialistes capables de juger des propositions britanniques ⁽¹⁸⁾.

Les négociations sur les conditions d'exploitation de nos navires débutent avec les autorités britanniques peu après la capitulation belge. Les représentants du *Ministry of Shipping* proposent à la délégation belge que l'entière de la flotte belge réquisitionnée leur soit louée pour la durée de la guerre. Les conditions sont très favorables pour la Belgique. Nos délégués, en la personne des commandants Boël, Grisar et Timmermans, obtiennent même le maintien d'une ligne vers le Congo. Mais, le gouvernement belge n'a pas encore envoyé d'expert autorisé à donner son aval à cette opération et Boël ne possède toujours pas le pouvoir de signer des engagements fermes et définitifs ⁽¹⁹⁾.

LA CONFIRMATION DES POUVOIRS DU BARON BOËL

Au début du mois de juin, Paul-Henri Spaak arrive à Londres. Il estime que Boël prend des décisions sans être suffisamment couvert, et l'invite à gagner la France pour faire rapport devant le gouvernement ⁽²⁰⁾. Boël part pour Paris où il participe le 7 juin à une réunion de travail présidée par De Schryver, ministre des Affaires économiques. Au cours de la séance le ministre lui adjoint deux experts, Steer de la Compagnie Maritime belge et Oidtman de l'armement Deppe, pour vérifier l'application de la réquisition et convenir des accords à passer avec les Alliés ⁽²¹⁾. Seul le premier atteindra l'Angleterre.

Après Paris, Boël se rend à Poitiers où s'est installé le siège du gouvernement. Le 9 juin, il fait rapport devant les ministres Spaak, Gutt, d'Aspremont-Lynden et quelques autres personnalités du gouvernement. Les pleins-pouvoirs lui sont accordés pour les négociations futures, ainsi que l'autorisation de faire passer nos unités dans le pool allié. Aucun procès-verbal de cette rencontre n'est dressé ⁽²²⁾. Boël repart pour Londres, mais la débacle est telle qu'il lui faut plusieurs jours avant de trouver place à bord d'un avion à destination de l'Angleterre. Le 15 juin enfin, il est en mesure de préciser l'étendue de ses pouvoirs à ses collaborateurs. Il possède

(18) Entretien avec le comte Boël, 12.3.1986.

(19) Note du commandant Boël au colonel Beretse, 31.5.1940 (AGR, AAM, n° 9870).

(20) Entretien avec le comte Boël, 12.3.1986.

(21) Procès-verbal de la réunion tenue à Paris le 7.6.1940 (AGR, B/IAAM, n° 9870).

(22) Entretien avec le comte Boël, 12.3.1986.

dorénavant les compétences ministérielles pour les achats de matériel et l'approvisionnement de l'armée, ainsi que pour les affaires coloniales, économiques et maritimes. De plus, sa délégation est la seule compétente pour traiter avec les représentants du gouvernement britannique ⁽²³⁾. Malheureusement, l'armistice français et les hésitations du gouvernement belge à poursuivre la lutte viennent compromettre les négociations engagées par le commandant Boël et provoquent des difficultés en matière d'assurances maritimes.

LES REPERCUSSIONS DE L'ARMISTICE FRANÇAIS SUR LES CONTRATS D'ASSURANCES MARITIMES

Pour protéger les armateurs contre la hausse considérable des primes d'assurances maritimes en temps de guerre, l'Etat belge a patronné en août 1939 la création d'une mutuelle d'assurances maritimes contre les risques de guerre : l'*Amarig*. Les armateurs possédant des unités sous pavillon belge y sont obligatoirement affiliés. Pendant la débacle, les membres du comité technique de l'*Amarig* se sont réfugiés à Bordeaux. Cependant, pour les risques maritimes ordinaires, nos unités restent assurées sur le marché libre, c'est-à-dire principalement sur le marché anglais. A l'annonce de l'armistice franco-allemand, le gouvernement britannique proclame le *Trading with the Enemy Act*. Lorsque l'armistice entrera en application, le 25 juin 12h.35 a.m. (*British Summer Time*), tous les territoires français en Europe y compris la Corse seront considérés comme territoire ennemi. Les assureurs anglais se verront ainsi déliés de leurs obligations envers les armateurs restés au pays occupé. La situation devient donc préoccupante pour les navires dont les armements ne disposent pas encore de siège légal en territoire libre ⁽²⁴⁾. Boël est en outre coupé de toute communication avec les représentants de l'*Amarig* restés en pays ennemi. Il se voit dès lors contraint de résoudre, toutes affaires cessantes, la question des assurances maritimes de la flotte belge, sous peine d'assister à son immobilisation pour le restant de la guerre. Il en discute avec le *Ministry of Shipping*. Compte tenu des incertitudes politiques, les Anglais proposent d'assurer les navires belges contre tous les risques maritimes. Le gouvernement belge doit seulement s'engager à signer un accord par lequel il affrète l'entièreté de la flotte au gouvernement britannique pour la durée de la guerre. Pour éviter que des armateurs remettent en cause cette décision et déjouent le contrôle britannique dans les ports neutres, seuls les bateaux qui se dirigeront vers le port de l'Empire britannique le plus proche ou vers le port de Matadi

(23) Procès-verbal de la réunion n° 6 du comité permanent de la Délégation, 15.6.1940 (AGR, AAM, n° 8975).

(24) Memorandum : *Belgian shipping — Insurance*, 19.6.1940 (AGR, AAM, n° 9870).

seront couverts. Le baron de Cartier de Marchienne appuie la proposition du *Ministry of Shipping*. Dès le 22 juin, il envoie un télégramme à toutes les ambassades et légations belges se trouvant dans un port pour les informer que les autorités anglaises câbleront à leurs agents consulaires les instructions nécessaires aux capitaines de bateaux belges ⁽²⁵⁾. Ainsi, grâce aux tractations menées par le baron Boël, la flotte belge réfugiée en Angleterre sera assurée auprès des autorités britanniques en attendant son intégration définitive dans le pool allié. Entretemps, les membres du comité technique de l'*Amarig*, découragés par la défaite française, estiment que la lutte est terminée. Ils suppriment le caractère obligatoire de l'assurance et regagnent Anvers. Pour eux en effet, les navires immobilisés ne courent virtuellement plus de risques. Quant aux autres bateaux, ils seront vraisemblablement réquisitionnés par les belligérants! ⁽²⁶⁾

HESITATIONS GOUVERNEMENTALES ET RETARD DANS LES NEGOCIATIONS

Le 20 juin, le ministre Marcel-Henri Jaspar s'installe à Londres, avec l'intention de créer un gouvernement légal belge en Angleterre. Il propose à Boël les Affaires économiques et les Finances. Celui-ci refuse et marque sa volonté de rester fidèle à la mission que lui a confiée le gouvernement à Poitiers ⁽²⁷⁾. Par contre, le commandant Grisar, spécialiste des affaires maritimes au sein du « Service de mobilisation de la Nation » et de la délégation, accepte le poste de commissaire général aux Communications ⁽²⁸⁾. Ils deviennent ainsi concurrents dans les négociations avec les autorités britanniques. Grisar a la conviction que Boël n'a plus désormais aucun pouvoir puisque le gouvernement qu'il représente a perdu son crédit ⁽²⁹⁾. Confronté à cette querelle de représentativité, Boël cherche un appui auprès du ministre des Colonies, De Vleeschauwer. Le 18 juin 1940, le Conseil des ministres a nommé De Vleeschauwer administrateur général de la Colonie. Un arrêté lui confère des pouvoirs très étendus. Seul ministre chargé d'une mission officielle en dehors des territoires occupés, De Vleeschauwer se trouve alors à Lisbonne. Le 27 juin dans un télégramme, Boël prie le ministre de confirmer les pouvoirs que lui a conférés oralement le gouvernement à Poitiers ⁽³⁰⁾. Il envoie également son adjoint, le comte de Baillet-Latour, à Lisbonne pour le presser de venir à Londres ⁽³¹⁾. De

(25) AGR, AAM, n° 8576.

(26) AGR, AAM, n° 8293.

(27) Entretien avec le comte Boël, 12.3.1986.

(28) AGR, Papiers M.H. Jaspar, n° 2042.

(29) Memorandum de Grisar au ministre M.H. Jaspar, 29.6.1940 (AGR, Papiers M.H. Jaspar, n° 2043).

(30) AGR, AAM, n° 8576.

(31) Interview du comte Boël, par J. Vanwelkenhuyzen, 3.4.1974 (CREHSCM).

Vleeschauwer adopte cette ligne de conduite ⁽³²⁾ et les négociations entre Boël et les Britanniques reprennent vers le début juillet. Elles débouchent sur un accord le 20 du même mois. Par cette convention, l'Etat belge, en la personne de René Boël, président de la Mission économique belge ⁽³³⁾, cède en *time charter* à l'Angleterre tous les navires belges jaugeant plus de 1,500 tonnes pour la durée de la guerre. L'affrètement des navires belges intégrés dans le pool allié s'effectue en *bare-boat*. En clair, la Belgique loue ses navires entièrement équipés et en état de naviguer. Les frais d'assurances sont assumés à des taux préférentiels par le gouvernement britannique. Les unités de moins de 1,500 tonnes ne sont pas soumises à ce régime. Les Anglais ne sont pas intéressés par ce type de bateaux. Ils en possèdent déjà suffisamment. Elles sont remises à leur propriétaire si celui-ci est représenté en Angleterre ou, dans le cas contraire, à l'armement belge le plus qualifié pour son administration. Il en va momentanément de même pour les pétroliers. Ceux-ci pourront effectuer pour le compte de leur propriétaire des voyages n'excédant pas quatre mois, sous réserve de l'accord préalable des autorités britanniques. La réquisition de forme de ces unités est néanmoins maintenue par le gouvernement belge. Douze navires de la Compagnie Maritime belge sont également exclus de la convention du 20 juillet. Ils sont laissés à la disposition de leur armateur pour assurer les lignes congolaises (Congo/Grande-Bretagne et Congo/Etats-Unis) ⁽³⁴⁾. Au début du mois d'août, la C.M.B. renonce à exploiter ses propres navires en évoquant le coût trop élevé des assurances sur le marché libre ⁽³⁵⁾. Seule le *s/s Astrida*, affecté au service Matadi/Durban restera sous contrôle direct de la C.M.B. ⁽³⁶⁾. De même, les caboteurs belges seront finalement intégrés dans le pool allié, car les armateurs ne tirent pas suffisamment de bénéfices de leur exploitation.

LE BARON BOËL FACE AUX ARMATEURS BELGES

En vertu de l'accord anglo-belge du 20 juillet, le gouvernement belge doit assumer la gestion de la flotte louée aux autorités britanniques. Comme il ne peut s'acquitter seul de cette tâche, il décide de confier les navires aux armateurs belges représentés en Angleterre. Aux mois d'août et septembre

(32) Il confirme par écrit les pouvoirs conférés oralement à Boël (Copie certifiée conforme de Cartier de Marchienne, Londres, 9 juillet 1940, CREHSGM, *Documents joints à l'interview du comte Boël*, par J. Vanwelkenhuyzen) et se décide à rejoindre l'Angleterre le plus rapidement possible.

(33) A partir du 20 juillet 1940, l'appellation « Mission Economique Belge » remplace celle de « Délégation belge au Comité de Coordination économique franco-britannique ».

(34) *Agreement between Belgian Government and Ministry of Shipping*, 20 juillet 1940 (AGR, AAM, n° 8592).

(35) Rapport sur la situation de la flotte marchande belge, 26.1.1942 (AGR, AAM, n° 9873).

(36) De Vleeschauwer à Ryckmans, gouverneur général à Léopoldville, 4.9.1940 (AGR, AAM, n° 8689).

1940, le baron Boël conclut des conventions avec chacun d'eux. Les armements s'engagent à respecter les clauses de l'accord du 20 juillet. Ils acceptent de recevoir comme indemnité de réquisition le loyer payé par le gouvernement britannique ⁽³⁷⁾. Les armateurs belges ne ménagent cependant pas leurs critiques lors des négociations de la Mission économique belge avec l'Angleterre. Ils regrettent d'abord la manière dont les discussions sont menées. Ils reprochent au baron Boël de ne pas les intégrer dans la délégation belge et de servir d'unique intermédiaire pour les autorités britanniques. Mais, ces négociations en « triangle » se poursuivront tout au long de la guerre car le gouvernement britannique refuse de négocier directement avec des personnes représentant des intérêts privés ⁽³⁸⁾. Dès le mois de juillet, les armateurs belges se plaignent en outre des taux de location acceptés par Boël. Selon eux, ces taux sont beaucoup trop bas au regard de la valeur réelle des navires. Boël est conscient du problème, mais il estime que le moment est mal venu de batailler sur des conditions qui sont tout au moins équivalentes à celles offertes aux armateurs anglais, et susceptibles d'adaptations ultérieures ⁽³⁹⁾. Léon Dens, armateur et sénateur de l'arrondissement d'Anvers, ira jusqu'à contester la légitimité de la réquisition des unités belges. Selon lui, la réquisition se justifiait par le devoir d'organiser l'approvisionnement de la Belgique en guerre mais à présent, elle est devenue inutile et préjudiciable à l'avenir de la flotte belge. Celle-ci pourrait jouir de frets rémunérateurs sur le marché libre. De Vleeschauwer, mis au courant de cette alternative en juillet 1940, s'était pourtant fermement prononcé en faveur du maintien de la réquisition ⁽⁴⁰⁾. Léon Dens finira par céder. Il signe, le 3 septembre 1940, une convention par laquelle il prend en charge la gestion de ses navires et accepte les dispositions de l'accord anglo-belge du 20 juillet ⁽⁴¹⁾.

LA FLOTTE DE PÊCHE BELGE EN ANGLETERRE

La flotte de pêche belge (± 480 unités) a été réquisitionnée le 17 mai par le directeur général de la Marine au même titre que la marine marchande. Elle a évacué les ports de la côte belge au rythme de l'avance allemande. Les petits bateaux se sont réfugiés dans les ports français de l'Atlantique pendant que les plus grosses embarcations rejoignaient l'Angleterre ⁽⁴²⁾.

(37) AGR, AAM, n° 9367.

(38) G. DUFOUR, *Histoire de la Compagnie Maritime Belge, S.A., pendant la guerre de 1940*, dact., terminé en février 1945, pp. 29-30 (CREHSGM).

(39) AGR, AAM, n° 8687.

(40) Procès-verbal de la réunion n° 28 du comité permanent de la Délégation, 16.7.1940 (AGR, AAM, n° 8577).

(41) AGR, AAM, n° 9366.

(42) H. DE VOS et Ch. BRONNE, *op.cit.*, p. 51.

Ces unités ont bientôt constitué la plus importante des flottes de pêche non-britanniques ancrées dans les ports du Sud-Ouest de l'Angleterre avec pas moins de 280 chalutiers et 1,200 pêcheurs (43). Rapidement, la question de la légalité pour les pêcheurs belges de pêcher dans les eaux territoriales anglaises devient brûlante. En effet, la loi internationale donne le droit à un Etat de réserver la pêche, dans ses eaux territoriales, à ses seuls sujets. Les bateaux belges ne sont donc pas à priori autorisés à pêcher. Boël doit dès lors conclure un accord avec les autorités britanniques pour entériner l'utilisation de ces bateaux (44). Selon le désir exprimé par l'Amirauté britannique la flotte de pêche belge est répartie en trois catégories : la première est réservée à la pêche, la seconde est affectée au service de barrage de ballons, tandis que la troisième participe au dragage de mines (45). Les deux dernières affectations sont rendues possibles grâce au maintien de la réquisition. Les propriétaires de ces unités reçoivent comme indemnité le loyer offert par le gouvernement britannique. Par contre, les équipages qui obtiennent l'autorisation de pêcher doivent se contenter des revenus de leur activité (46). Ils s'intègrent rapidement à la population locale et forment une véritable colonie belge dans les ports du Sud-Ouest de l'Angleterre avec leurs écoles, leurs églises, leurs magasins, leurs clubs... Ils s'assureront des revenus plus qu'honorables, supérieurs même à ceux de leurs collègues anglais ! D'aucuns les soupçonneront de trop s'enrichir et, surtout, de séduire les femmes des pêcheurs anglais mobilisés (47). Qu'importe ! Pendant toute la guerre, ils contribueront à l'approvisionnement de la Grande-Bretagne. Les services administratifs belges se plaindront seulement de leurs irrégularités de paiement des primes d'assurance obligatoires en Angleterre : habitués à naviguer à leurs risques et périls, ils ne voyaient pas l'utilité de souscrire des assurances (48).

MUTINERIES DANS LA MARINE DE L'ETAT

La Marine de l'Etat, composée des malles Ostende-Douvres et de petites unités (bateaux-phares, bateaux-pilotes...), fait également l'objet de négociations entre le commandant Boël et les autorités britanniques. Nos malles, au nombre de neuf, ont été rassemblées dans le port de Southampton. Dès le mois de juillet, Boël se rend compte à la lecture de lettres émanant des capitaines des malles qu'un mauvais climat règne parmi les équipages. Les marins considèrent la guerre comme terminée et refusent de servir les Britanniques. Ils craignent, en s'engageant aux côtés des Alliés, que des

(43) H. ANRYS, *Les Belges dans la bataille de l'Atlantique*, Bruxelles, 1965, p. 51.

(44) CREHSGM, *Foreign Office*, n° 371-24283.

(45) AGR, AAM, n° 8687.

(46) AGR, AAM, n° 8579.

(47) CREHSGM, *Inbel*, n° 433-1.

(48) AGR, AAM, n° 8687.

représailles soient exercées sur leurs familles en Belgique occupée (49). Le 25 juillet, les conditions d'une convention avec le gouvernement britannique se précisent. L'Amirauté souhaite réquisitionner en *bare-boat* (50) trois malles pour les aménager en transporteurs de troupes, et une quatrième pour l'affecter au transport de camions et d'automobiles. Les Britanniques proposent de maintenir des équipages belges et de les laisser bénéficier des gages anglais. Les conditions de location annoncées par les autorités britanniques se montent à 10 % du coût de la malle versés annuellement. A cette somme viendraient s'ajouter le paiement de la *War Risk Insurance* et les gages de l'équipage. Les autres malles seraient désarmées dans un port sûr avec un personnel de garde réduit. Les Anglais s'engagent à assumer l'intégralité des frais de désarmement, d'entretien et de gages de l'équipage de maintenance (51).

Le 28 juillet, le commandant Boël accompagné de Van Campenhout, conseiller juridique et membre du cabinet du Premier ministre, et de son adjoint, le comte de Baillet-Latour, se rend à Southampton. Il rencontre sur le *Prince Philippe* les officiers et les délégués des équipages. Une longue discussion commence au cours de laquelle les fonctionnaires réclament des éclaircissements quant à l'attitude adoptée par le roi et le gouvernement belge. Les réponses de Boël ne les satisfont pas. Lorsque le gouvernement britannique prend possession des trois premières malles, leurs équipages sont débarqués et considérés comme fonctionnaires réfugiés (52). Le 24 août, le *Ministry of Shipping* fait savoir au commandant Boël qu'il souhaite voir les six autres malles quitter Southampton et rejoindre un port d'Ecosse où elles seront davantage à l'abri des attaques aériennes allemandes. Boël prie Lesure, le directeur du personnel, d'envoyer les instructions nécessaires aux capitaines. Les équipages refusent d'obtempérer. Ils affirment que le roi a signé la capitulation et que, par conséquent, la Belgique n'est plus en guerre. Il n'y a pas de gouvernement qu'ils respectent, et ils estiment ne pas avoir d'ordre à recevoir de la Mission économique belge. Boël, après en avoir référé à De Vleeschauwer, demande à Lesure de se rendre personnellement à Southampton. Le 27 août, Lesure essaie, en vain, de faire revenir le personnel sur sa décision. Les équipages ont peur et ne veulent pas naviguer. Le 29 août, le ministre De Vleeschauwer rejoint Southampton, accompagné notamment par Boël et Van Campenhout. Il fait appel à la fibre patriotique du personnel, au sens du devoir, à la conscience professionnelle. Il énumère aussi les sanctions rigoureuses prévues contre les insurgés. Sans succès (53).

(49) Le commandant Piette au commandant Timmermans, 19.7.1940 (AGR, AAM, n° 8719).

(50) Cfr *supra*.

(51) AGR, AAM, n° 8578.

(52) Procès-verbal de la réunion n° 38 du comité permanent de la Mission économique, 30.7.1940 (AGR, AAM, n° 8578).

(53) Note de Lesure pour le ministre des Communications, 19.8.1943 (CREHSGM, De Vleeschauwer, n° 202).

Le 31 août, Boël fait prendre les mesures nécessaires afin d'arrêter les récalcitrants pour désobéissance aux ordres du gouvernement. Une commission d'enquête est instituée par un arrêté du 5 septembre, pour examiner les circonstances qui ont amené le refus de service des marins de l'Etat, et pour établir les responsabilités hiérarchiques. Elle siège du 9 au 14 septembre 1940. La commission remarque l'âge avancé de la majorité du personnel des paquebots. En effet, le service sur les malles Ostende-Douvres, relativement léger, est considéré par l'administration comme l'aboutissement de la carrière des agents âgés. Dans les premières semaines de la guerre, les bombardements les ont soumis à une violente tension nerveuse qui les a abattus. Puis, la longue inactivité à Southampton, où ils ont vu rentrer de nombreux navires avariés, ne les a guère reconfortés. Enfin, la reddition de l'armée belge et le contexte politique troublé ont conforté certains dans leur volonté de se refuser à tout service aux côtés des Alliés. Au terme de l'enquête, la commission penche pour des sanctions administratives. Radicales pour les jeunes mais moins sévères pour les anciens, elles doivent être prises d'urgence et sans préjudice de mesures pénales éventuelles. Ordre est alors donné à chaque commandant d'emmener son navire vers l'Ecosse. Les équipages sont formés à partir d'agents de l'administration et de marins de notre marine marchande. Tous les voyages se déroulent normalement, sans accidents et sans attaques. Une fois les bâtiments mis en sécurité, l'administration applique des sanctions aux agents qui ont refusé de participer au voyage vers l'Ecosse. Les agents de moins de quarante ans, considérés comme jeunes et encore dans la plénitude de leurs capacités physiques, se voient infliger la sanction normale au refus de servir : la révocation. Leur attitude est jugée inexcusable. Les plus âgés, c'est-à-dire au-delà de la quarantaine, sont traités avec plus de magnanimité. Ils sont sanctionnés par une réduction de salaire, ne pouvant excéder 50 % du montant de base de la pension. Enfin, les agents malades, reconnus comme tels par le médecin agréé de l'administration, sont placés en disponibilité. Néanmoins, les agents sanctionnés pourront se réhabiliter en naviguant pendant trois mois dans la marine marchande ou en s'engageant dans la section belge de la *Royal Navy* lorsque celle-ci sera officiellement fondée en avril 1941. Quant aux malles louées « coque nue » au gouvernement britannique, elles navigueront pendant toute la guerre et participeront à de nombreux débarquements, mais avec des équipages anglais et sous pavillon britannique! (54)

(54) *Idem*.

LE SORT DES MARINS MARCHANDS

Bloqués dans les ports alliés depuis l'invasion de la Belgique, les marins marchands ne sont pas autorisés à rejoindre leur famille en pays occupé. Ils ont les poches vides car les agents des compagnies maritimes hésitent à avancer de l'argent aux capitaines tant qu'un accord n'est pas intervenu à propos de l'exploitation de la flotte belge réquisitionnée. Dès lors, les capitaines ne parviennent plus à réunir les fonds nécessaires pour payer les réparations du navire, l'approvisionnement et les salaires de l'équipage⁽⁵⁵⁾. Au début de juin 1940, quelques remous agitent la population des marins marchands belges en Angleterre. Une enquête menée par la délégation belge révèle que la raison principale de ces troubles est le non-paiement des gages et la dévaluation de $\pm 30\%$ du franc belge face à la livre sterling. Cette mesure, décidée le 8 juin par le gouvernement belge en France, avait rendu les salaires de nos marins inférieurs à ceux de leurs collègues anglais. Pour calmer les esprits, la délégation veut aligner les gages belges aux gages anglais, mais ce réajustement est postposé devant l'hostilité des officiers belges au système des gages anglais moins favorable aux rémunérations des gradés⁽⁵⁶⁾.

En ce mois de juin 1940, le baron Boël doit également se préoccuper de la reconstitution des organisations sociales, juridiques et médicales dont les marins sont privés en Angleterre. Une des premières réalisations de la délégation belge dans ce domaine est l'installation de commissariats maritimes dans certains ports britanniques (arrêté ministériel du 13 juin 1940). Les attributions des commissaires maritimes belges attachés à ces ports sont identiques à celles qui prévalent en Belgique. Ils ont pour mission principale de contrôler les opérations qui découlent de l'enrôlement et du dérôlement des marins⁽⁵⁷⁾. La mise en place de commissariats maritimes était devenue indispensable. Certains équipages s'estimaient déliés de leurs obligations parce qu'il était impossible de les dérôler dans le port belge d'origine. Il fallait donc intervenir. Avec l'apparition des commissariats maritimes, tout port anglais où arrivent les bateaux belges est considéré comme *home port*⁽⁵⁸⁾. Pour couvrir nos marins de commerce contre les risques de guerre et les accidents de travail, la délégation belge décide, au début de juillet, que l'Etat belge se substituera aux caisses de prévoyance existantes (la Caisse de Secours et de Prévoyance en faveur des marins naviguant sous pavillon belge, la Caisse Commune de la Marine Marchande et, pour les pêcheurs, la Caisse Commune de la Pêche

(55) G. DUFOUR, *op.cit.*, pp. 7-8.

(56) AGR, AAM, n° 8722.

(57) Dérôler, dérôlement : termes maritimes désignant l'action ou l'opération par laquelle un marin est retiré du rôle d'équipage.

(58) AGR, AAM, n° 8582.

Maritime) afin de garantir l'application scrupuleuse des lois sociales belges en la matière. En outre, Boël convient avec les autorités britanniques de centraliser à Liverpool les marins de commerce sans emploi et d'y créer un pool des marins belges. Les armateurs alliés (anglais, norvégiens, belges et hollandais) décident de leur côté de ne pas engager des marins d'une autre nationalité que celle de leurs navires sans se consulter. Ils espèrent ainsi maintenir un consensus et une certaine homogénéité parmi les équipages⁽⁵⁹⁾.

LE RÔLE DES SYNDICATS DE MARINS EN ANGLETERRE

Une vie syndicale intense a animé le monde maritime belge en Angleterre. Le 25 juin 1940, arrivent à Londres à bord du s/s *Léopoldville* quelques importants délégués syndicaux : Omer Bécu, secrétaire de l'Union des Officiers et Mécaniciens de la Marine belge (U.O.M.), Jan Chapelle, secrétaire du *Zeemansbond*, Frans Daems, président de l'U.B.O.T. (l'Union Belge des Ouvriers du Transport), et Philippe De Witte, secrétaire national de l'U.B.O.T. Avec eux, Isabelle Blume, député socialiste bruxelloise, et Camille Huysmans, député socialiste anversois. Immédiatement, ils s'organisent pour pouvoir circuler en Angleterre, faire le tour des navires et expliquer aux équipages que la guerre n'est pas finie et qu'il faut continuer à naviguer⁽⁶⁰⁾. Pour lutter contre la désertion de notre pavillon dans les ports neutres, les syndicats belges s'efforcent de négocier de meilleures conditions de travail auprès des armateurs et des organismes anglais⁽⁶¹⁾. C'est ainsi qu'au début du mois de juillet, la délégation belge au comité franco-britannique apprend qu'Omer Bécu est en pourparlers avec des organismes anglais pour héberger les marins belges. Le baron Boël s'oppose personnellement à ces pratiques. Il ne peut admettre qu'une négociation avec des organismes officiels se déroule unilatéralement. Il fait savoir aux délégués syndicaux que tout ce qui concerne la situation des officiers et des marins doit être examiné dans le cadre des modalités acceptées par le gouvernement à Bruxelles, c'est-à-dire en commission paritaire⁽⁶²⁾. Pourtant, devant l'urgence du problème des salaires du personnel navigant, un arrangement à l'amiable est envisagé entre les représentants des armateurs et des syndicats avant la constitution officielle d'une commission paritaire. Plusieurs réunions ont lieu arbitrées par des membres de l'administration de la

(59) Note de Boël pour le ministre Gutt, 16.9.1940 (CREHSGM, *Documents joints à l'interview du comte Boël*, par J. Vanwelkenhuyzen).

(60) G. DUFOUR, *op.cit.*, pp. 37-38.

(61) *Causes de mécontentement grandissant parmi les marins belges* par Ph. De Witte, 15.2.1943 (CREHSGM, *Jef Rens*, n° 65).

(62) Procès-verbal de la réunion n° 22 du comité permanent de la délégation, 5.7.1940 (AGR, AAM, n° 8577).

Marine réfugiés en Angleterre ⁽⁶³⁾. Le 15 août 1940, un accord est conclu. Il fixe une base de calcul pour le paiement des équipages et maintient une grande partie des autres facilités en vigueur en Belgique. Malgré ses lacunes et ses imperfections, cet accord fonctionnera pendant près de deux ans ⁽⁶⁴⁾.

LE STATUT DES MARINS MARCHANDS

Début juin 1940, la réquisition civile des marins marchands est envisagée sérieusement suite aux nombreuses désertions constatées dans les ports neutres au profit principalement du pavillon américain. Les gages des marins américains sont de loin supérieurs et certains marins n'hésitent pas à « vendre leur peau » au plus offrant. Les Etats-Unis ne sont pas encore entrés en guerre et ne prennent aucune mesure pour éviter ces « transferts ». Dès le 12 juin 1940, Boël reçoit un télégramme de P.H. Spaak affirmant que tous les marins belges sont désormais placés sous le régime de la réquisition civile ⁽⁶⁵⁾. Un arrêté ministériel est préparé. Il ne sera jamais signé. Les syndicats se montrent farouchement opposés à la réquisition des marins marchands. Ils sont persuadés que ceux-ci navigueront de toute façon, même sans être réquisitionnés ⁽⁶⁶⁾. De fait, il n'y aura jamais dans la marine marchande d'épisodes comparables à ceux qui ont agité la flotte de l'Etat après la capitulation de l'armée belge. Les marins marchands n'ont d'ailleurs pas caché leur mépris pour ces fonctionnaires qui refusèrent d'exercer leur métier et les traitent volontiers d'« embusqués » ⁽⁶⁷⁾. Et pourtant, la question du statut juridique des marins marchands reviendra régulièrement à l'ordre du jour particulièrement au moment du débarquement de Normandie, lorsque des marins marchands participeront au même titre que les militaires aux opérations de guerre. Aucune solution définitive ne sera pourtant adoptée. Pendant toute la guerre, les marins marchands resteront des hommes sous contrat commercial, indemnisés pour les risques supplémentaires découlant de l'état de guerre (le *warbonus*), mais placés devant la seule alternative de choisir entre la mer et l'armée. Une grande majorité des marins continueront à naviguer, préférant exercer leur métier et toucher une paie sans rapport avec celle des miliciens. Toutefois, les marins blessés dans les convois ou lors de débarquements bénéficieront uniquement des indemnités normales prévues pour les accidents de travail et, en cas de décès, leurs veuves toucheront des pensions très inférieures à celles accordées aux veuves d'anciens combattants ⁽⁶⁸⁾. Aujourd'hui encore, la

(63) AGR, AAM n° 8722.

(64) G. DUFOUR, *op.cit.*, p. 38.

(65) AGR, AAM n° 8575.

(66) AGR, AAM n° 9890.

(67) *Idem*.

(68) Entretien avec le capitaine Deseck, 25.3.1986.

polémique reste entière puisque la Fraternelle des Marins dirigée par le capitaine Deseck se bat toujours pour que le statut d'ancien combattant soit étendu à tous les marins marchands ayant navigué pendant la guerre.

LE DEPART DU BARON BOËL POUR LES ETATS-UNIS. LA FIN DE LA MISSION ECONOMIQUE BELGE A LONDRES

Fin septembre 1940, la situation politique se normalise. De nombreux fonctionnaires sont affectés aux différents services assurés par la Mission économique belge. Dans le domaine maritime, les diverses conventions conclues sous l'autorité du baron Boël ont réglé les dissensions qui opposaient les autorités britanniques, les armateurs belges et les équipages. Après avoir assuré l'ensemble de ces négociations, le baron Boël se retire. Il part le 21 septembre pour New York et retourne à ses affaires⁽⁶⁹⁾. Le départ de Boël pour l'Amérique n'interrompt pas les activités de la Mission économique belge qui continuera à fonctionner jusqu'au 1er janvier 1941. A partir de cette date, le B.S.A.C. qui s'occupait de la gestion des marchandises destinées à la Belgique est rattaché au ministère des Affaires économiques⁽⁷⁰⁾. Tout ce qui concerne la gestion des navires est confié à une « Régie de la Marine » officiellement créée par un arrêté-loi du 29 août 1941. Après avoir permis la poursuite de l'exploitation de la flotte belge dans le camp allié, le baron Boël trouvera encore une dernière occasion de s'occuper des intérêts maritimes de la Belgique. En septembre 1940, le ministre Gutt lui confie la responsabilité de représenter le gouvernement belge dans plusieurs affaires impliquant la Belgique aux Etats-Unis. Celle qui retiendra toute notre attention concerne la réquisition des pétroliers de la *Standard Oil Company* et de la *Belgian Gulf Oil Company*.

LE PROCES DE LA REQUISITION DES PETROLIERS AUX ETATS-UNIS

Toutes les unités belges, pétroliers compris, ont été réquisitionnées le 17 mai 1940. La plupart sont passées dans le pool allié. Mais, le gouvernement belge a laissé momentanément les tankers libres de conclure de nouveaux contrats parce que les autorités britanniques n'en voyaient pas d'usage immédiat. Malgré le maintien de la réquisition de forme, la *Standard Oil Co. a.*, en août 1940, transféré sous pavillon panaméen ses deux tankers : l'*Ampetco* et l'*Esso Belgium*⁽⁷¹⁾. Aussitôt arrivé à New York, Boël s'entoure

(69) C. VLEESCHOUWERS, *op.cit.*, p. 67.

(70) AGR, AAM, n° 8686.

(71) Procès-verbal de la réunion du comité permanent de la Mission économique, 19.8.1940 (AGR, AAM, n° 8579).

d'avocats et prend contact avec la *Standard Oil Co.* Il veut prouver l'illégalité de cette action et retransférer les navires sous pavillon belge afin de les intégrer dans le pool allié. Boël se montre conciliant. La *Standard Oil Co.* a toujours travaillé en coopération étroite avec la Grande-Bretagne et Boël espère que la compagnie américaine fera preuve de compréhension ⁽⁷²⁾.

Parallèlement, Boël veut signer avec la *Belgian Gulf Oil Company*, une deuxième société possédant des tankers sous pavillon belge, une convention analogue à celle acceptée par les autres armements belges. Newton, directeur de la *Belgian Gulf Oil Co.* et vice-président de la société mère, la *Gulf Oil Corporation*, accepte cette proposition. Mais, le 15 novembre, Boël apprend avec stupéfaction que les 5 tankers de la *Belgian Gulf Oil Co.* ont été vendus à la *Gulf Oil Corporation* et enregistrés sous pavillon panaméen. Boël réagit violemment contre cette transaction. Il ordonne la saisie des navires à Port-Arthur et porte l'affaire devant la justice américaine. Dans le même temps, il durcit sa position vis-à-vis de la *Standard Oil Co.* qui finira par accepter un accord pour le transfert de ses deux tankers sous pavillon belge ⁽⁷³⁾.

De son côté, la *Belgian Gulf Oil Co.* prend sa défense très au sérieux et gagne l'appui des hautes autorités américaines. Certes, les tankers étaient bien enregistrés sous pavillon belge, mais ils ont toujours appartenu à des filiales de sociétés américaines et représentent une partie du patrimoine financier des Etats-Unis. Si la *Gulf* réussit à établir que ses tankers sont indispensables à la défense des Etats-Unis, elle pourra obtenir du Président leur réquisition pure et simple. Des pressions politiques sont exercées sur Boël pour qu'il retire sa plainte. Boël consulte ses avocats et refuse de céder. Le procès est fixé au 16 janvier 1941. Sûr de son bon droit, Boël rejette même une proposition d'accord à l'amiable du *State Department* visant à faire repasser trois tankers sous pavillon belge pour les confier en *time charter* au *Ministry of Shipping*, les deux autres devant rester sous pavillon panaméen ou américain ⁽⁷⁴⁾.

Pendant les travaux préparatoires au procès, il est surtout question de la reconnaissance du gouvernement belge de Londres et de la légalité de la réquisition opérée le 17 mai 1940 sur la flotte marchande belge. Boël reçoit peu d'informations de Londres. Pour plus de sécurité, il prie Gutt de prendre un arrêté confirmant la légalité de la réquisition, mais sa démarche n'aboutit pas. Le 17 mai 1941, le verdict tombe à la cour du district du Texas. Le juge Bryant estime que le gouvernement belge ne s'est pas conformé aux prescriptions de la loi belge pour la réquisition de navires et qu'il n'a montré

(72) Boël à Gutt, 19.10.1940 (AGR, AAM, n° 8587).

(73) AGR, AAM, n° 8587.

(74) AGR, AAM, n° 8587-8588.

aucun droit de possession sur les tankers. En conséquence, le gouvernement belge n'est pas autorisé à prendre possession des navires et est invité à retirer sa plainte, à ses frais⁽⁷⁵⁾. Les cinq tankers de la *Belgium Gulf Oil Compagny* ne seront donc jamais intégrés dans le pool allié et navigueront toute la guerre pour leur propre compte.

Après ce procès, le baron Boël revoit le ministre Gutt de passage à New York et lui fait part de son désir de continuer à servir l'Etat. Gutt lui propose de devenir son chef de Cabinet mais Boël refuse. La charge est trop lourde étant donné qu'il demeure l'unique responsable des intérêts Solvay en dehors de l'Europe occupée. Ils conviennent alors de le nommer « conseiller du gouvernement ». C'est à ce titre que Boël participera aux grandes réunions ministérielles à Londres et aux conférences internationales de l'Après-guerre⁽⁷⁶⁾.

ABREVIATIONS UTILISEES

CREHSGM	Centre de Recherches et d'Etudes historiques de la Seconde Guerre mondiale
AGR	Archives Générales du Royaume
AAM	Archives de l'administration de la Marine

(75) *Annual Digest and Reports of Public International Law Cases, years 1941-1942*, édité par H. LAUTERNACHT, M.A., LLD, Londres, 1945, p. 154.

(76) Entretien avec le comte Boël, 12.3.1986.