Zeitschrift: Le messager suisse : revue des communautés suisses de langue française

Herausgeber: Le messager suisse

Band: 31 (1985)

Heft: 11

Artikel: La Marine suisse

Autor: Greter, Rolf W.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-848337

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 05.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

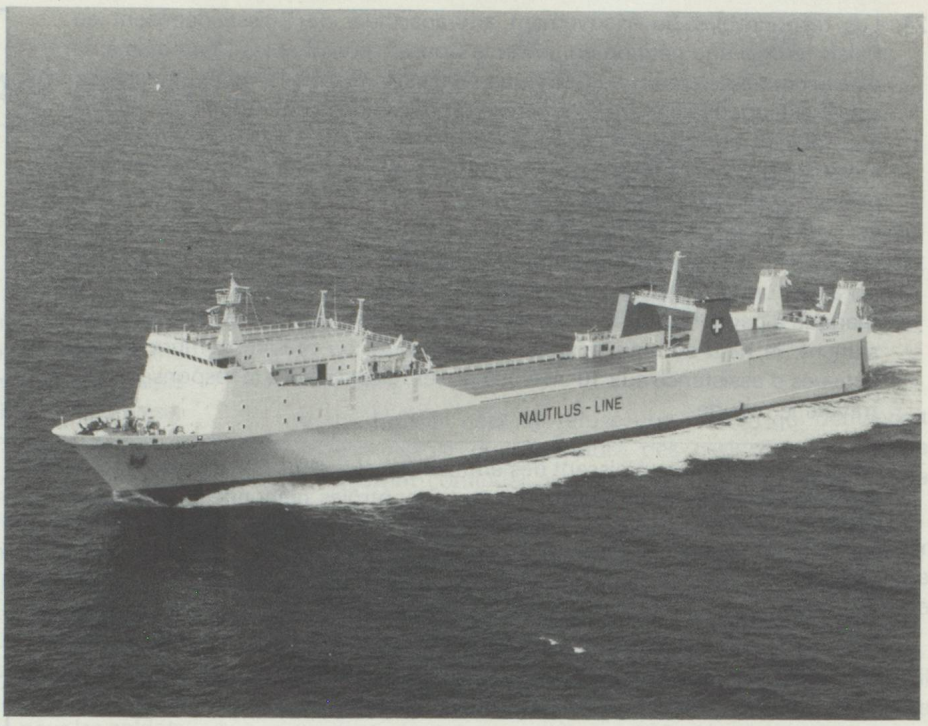
LA MARINE SUISSE

Avec ses sommets enneigés, la Suisse passe pour un exemple typique de pays dépourvu de littoral maritime. Par contre, seuls quelques rares initiés savent que la croix suisse est présente non seulement dans les principaux aéroports mais également dans de nombreux ports de mer du monde entier.

PAR ROLF W. GRETER*

Le fait que sur les mers des cinq continents on rencontre des bâtiments arborant le pavillon suisse suscite souvent l'étonnement tant en Suisse qu'à l'étranger. Or, depuis des décennies déjà, notre pays exporte non seulement des prestations de transport aérien mais également maritime. La flotte maritime suisse compte actuellement plus de 33 bâtiments représentant environ 550 000 tonnes. C'est par conséquent la plus importante flotte de haute mer d'un pays totalement dépourvu de littoral maritime, flotte qui, au plan international, se place au 64e rang.

Contrairement à la flotte aérienne suisse, les bâtiments de haute mer arborant le pavillon helvétique n'assurent pas de liaisons régulières mais pratiquent le « tramping », c'est-à-dire qu'ils touchent tous les ports où ils peuvent trouver du frêt. Selon le type de bâtiment, ils effectuent les transports les plus divers. La flotte suisse est composée de cargos polyvalents ou destinés au transport en vrac ou en colis, ainsi que de navires frigorifiques et de navires-citernes spéciaux. Les chargements sont constitués de diverses matières premières en vrac telles que le charbon, le minerai, les céréales, les engrais tandis que les marchandises en colis peuvent comprendre toutes sortes de produits industriels. En revanche, les cargos frigorifiques transportent essentiellement des denrées périssables telles que la viande, le poisson, les agrumes et les légumes, le plus souvent entre des pays agricoles de l'hémisphère sud et les pays consommateurs du nord. Les bâtiments suisses transportent cependant aussi des conteneurs et des chargements liquides tels que du vin et des produits chimiques.



« Anzère ».
Navire ro/ro, construit en 1978, tjb : 3894, tpl : 5482, longueur des voies : 1394 m. Ce navire assure un service régulier entre l'Italie, France (Marseille), Espagne et l'Afrique de l'Ouest.

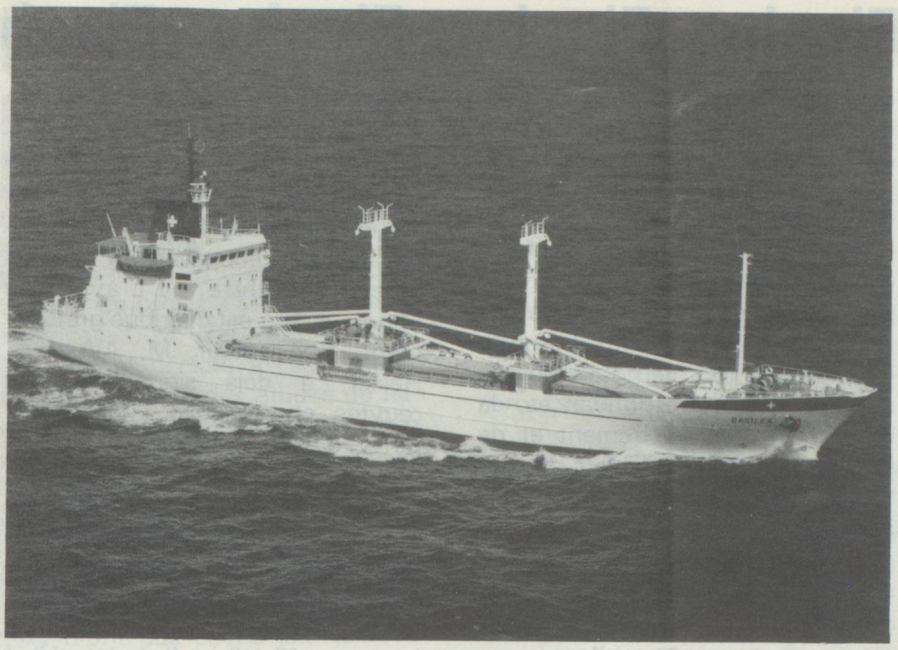
L'approvisionnement de la Suisse

Les difficultés d'approvisionnement auxquelles la Suisse a été confrontée au cours des deux conflits mondiaux a démontré la nécessité de disposer d'une flotte commerciale appropriée pour assurer l'approvisionnement du pays. Aussi, le Conseil fédéral et le parlement se sont-ils prononcés en faveur du maintien d'une flotte suisse de haute mer afin que le pays puisse disposer d'un tonnage de transport maritime suffisant en période de crise ou de conflits internationaux. La Loi fédérale sur la navigation maritime sous pavillon suisse de 1953 avec ses dispositions très strictes concernant le droit de battre pavillon traduit cette volonté. Il va de soi que les navires suisses ne pourront se prévaloir valablement de leur neutralité et, en cas de conflit, échapper à une saisie par l'une des parties belligérantes que si notre législation sur le droit de pavillon garantit que les bâtiments arborant nos couleurs servent exclusivement les intérêts helvétiques.

Secteur privé

De nos jours, la navigation sous pavillon suisse est gérée sur une base privée par sept compagnies maritimes et est financée exclusivement par des capitaux privés. Contrairement à ce qui se pratique dans d'autres pays, les armateurs suisses ne perçoivent aucune aide publique ou autres subventions de la Confédération.

La flotte suisse compte aujourd'hui 750 marins dont un tiers environ sont de nationalité suisse. Comme notre pays ne dispose pas d'école technique de navigation, tout candidat devra passer par un établissement de formation à l'étranger, ce qui occasionne souvent des frais importants et ne va pas sans poser



« Basilea ».
Navire frigorifique, construit en 1978, tjb : 1597, tpl : 2183, espaces isothermes : 2409 m³.

de problèmes linguistiques. Qui plus est, les écoles allemandes, par exemple, sont considérées comme écoles techniques supérieures et, de ce fait, n'acceptent que les candidats titulaires d'une maturité technique. Seuls les radios peuvent recevoir une formation adéquate à Berne et à Lausanne où il existe des écoles de radios. Jusqu'à présent, 65 Suisses ont néanmoins reçu leur brevet de capitaine et on compte plus de 100 officiers de pont et 730 officiers-mécaniciens.

La navigation de haute mer en crise

Bien que depuis la Deuxième Guerre mondiale, la flotte helvétique se soit développée de manière réjouissante, il ne faut pas oublier que pour les compagnies maritimes d'un pays entièrement continental, il devient de plus en plus difficile de garder son rang dans l'âpre concurrence que se livre la navigation maritime internationale.

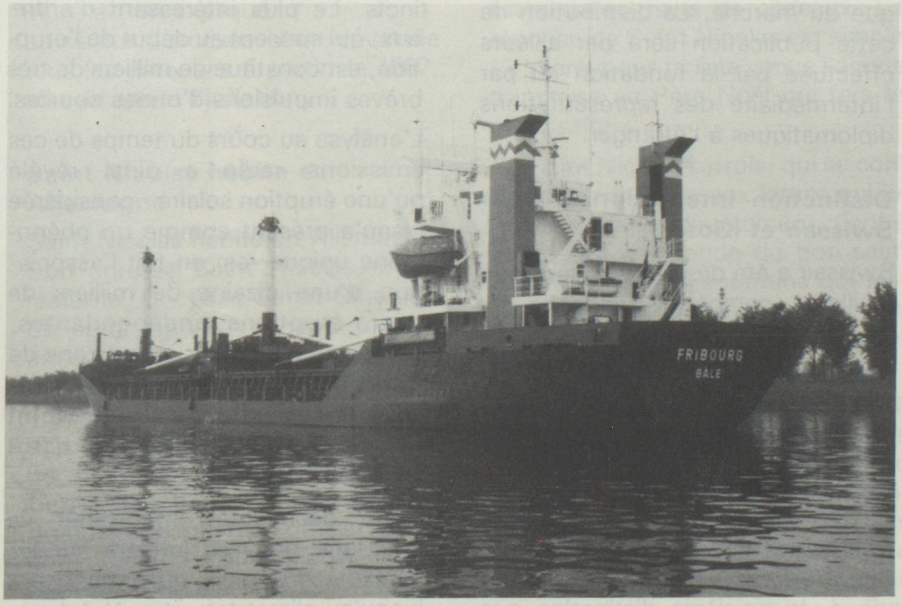
On observe actuellement une contraction de la part de marché des flottes commerciales d'Europe de l'Ouest au profit de celles des pays de l'Est et de l'Extrême-Orient, dont les exigences du personnel en matière de salaire et de sécurité sont plus modestes que celles de leurs homologues occidentaux. Aujourd'hui, les recettes des compagnies maritimes suffisent à peine à couvrir les frais.

La crise aiguë affectant la navigation maritime n'a pas épargné les armateurs suisses. Par rapport à de nombreuses compagnies étrangères, ils se trouvent fortement handicapés par des coûts salariaux et des charges sociales élevés. A ceci s'ajoute le fait que, contrairement à ce qui est pratiqué dans nombre de pays, la construction navale suisse ne reçoit aucune subvention de l'Etat. Aussi, l'importance des capitaux nécessaires à la construction et à l'exploitation d'un navire de haute mer rend l'existence des armateurs suisses de plus en plus aléatoire. Le transport maritime sous pavillon suisse a été jusqu'à présent synonyme de qualité suisse, c'est-à-dire qu'il se distingue par un fonctionnement, une ponctualité et une fiabilité hors du commun. Et ceci alors que pour faire effectuer un transport sous pavillon suisse, un client ne paiera pas un centime de plus que sur un bâtiment d'une autre nationalité.

(Avec l'aimable autorisation de la Société de Banque Suisse)

Journal de Genève

**Directeur de Suisse-Outremer Reederei SA, Zurich*



« Fribourg ».
Mini-vraquier, construit en 1978, tjb : 2351, tpl : 3564, volume de cales : 4513 m³.