

Histoire de la création de la flotte maritime suisse : le pavillon suisse sur les océans

Autor(en): **Bachmann, Hans R.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue suisse : la revue des Suisses de l'étranger**

Band (Jahr): **26 (1999)**

Heft 2

PDF erstellt am: **14.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-912663>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Le pavillon suisse sur les océans



Pays continental sans côte maritime, la Suisse n'en compte pas moins des navires de haute mer battant pavillon rouge à croix blanche dans les ports du monde entier. La flotte maritime suisse a été créée en 1941, durant la Deuxième Guerre mondiale, afin d'assurer l'approvisionnement du pays.

La première demande de création d'un pavillon suisse pour des navires marchands date d'il y a 150 ans. Un certain James Funk, ressortissant suisse émigré en Amérique et devenu capitaine de navire, demandait au Conseil fédéral l'autorisation de hisser le pavillon suisse sur son bateau, le «Wilhelm Tell» (Guillaume Tell). Le gouverne-

*Hans R. Bachmann a été officier de bord et correspondant à l'étranger. Il a publié en 1966 un livre intitulé «Navigation suisse sur les mers». Il est aujourd'hui journaliste/rédacteur à Greifensee.

ment suisse donna son accord et chargea le Département militaire fédéral de créer le pavillon. Un Américain qui

*Hans R. Bachmann**

avait baptisé son navire «Helvetia» obtint le même privilège.

Un pavillon aux couleurs suisses revêtait une grande importance: la nationalité du bateau pouvait constituer une protection contre les pirates et, en temps de guerre, les cargos d'un pays neutre pouvaient escompter la reconnaissance

du statut de neutralité par les puissances maritimes. Ce n'est cependant qu'en 1921, à la Conférence sur les transports de Barcelone, que fut reconnu le droit de pavillon pour les pays non côtiers.

Mesures d'approvisionnement à la veille de la guerre

Peu avant le début de la Seconde Guerre mondiale, on croyait encore pouvoir s'en sortir sans flotte maritime. Le 1^{er} avril 1938, l'Assemblée fédérale approuva une loi autorisant le Conseil fédéral à prendre des mesures en vue d'assurer le transport de marchandises en cas de guerre. Peu après fut créé l'Office de guerre des transports au Département fédéral de l'économie publique. Celui-ci était chargé d'organiser l'acheminement des cargaisons en provenance d'outremer. Il affréta 15 cargos grecs – grands et modernes et navigant tous sous le pavillon de leur neutre patrie.

La Suisse ne comptait à l'époque que deux sociétés d'armement. L'entreprise commerciale lausannoise André & Cie possédait un céréalier, le «St-Cergue» (7600 tonnes), qui naviguait sous pavillon panaméen. La Schweizerische Ree-

La navigation maritime suisse en chiffres

La marine marchande suisse compte actuellement 13 vraquiers, 1 multi-rôles et 3 navires-citernes. Certains des cinq armateurs, naviguent également sous des pavillons étrangers. A la fin de 1998, il y avait en tout 319 marins, dont 27 Suisses (8,5 pour cent) sur les navires suisses. Quatre capitaines étaient de nationalité suisse. 5 des 48 officiers de bord étaient suisses, alors que dans les salles des machines – où l'effectif suisse était très important à l'époque – on ne comptait plus que quatre Suisses sur 53 machinistes.

Pourquoi le métier de marin présente-t-il moins d'attrait? Il est facile, aujourd'hui, de visiter un pays lointain à moindre frais. En règle générale, les cargos ne restent plus que quelques heures dans les ports, lesquels, de surcroît, sont situés dans des zones industrielles peu intéressantes. A cela s'ajoute le fait que les marins doivent fournir un dur travail par n'importe quel temps et que leurs salaires sont bas, par suite de la globalisation de l'économie. HB

La flotte maritime sous pavillon suisse a une capacité de transport totale de 800 000 tonnes.
(Photo d'archive)

deri AG à Bâle disposait, pour sa part, d'une flotte rhénane et de deux petits bateaux à moteur arborant pavillon néerlandais, l'«Albula» et le «Bernina» (413 tonnes chacun). Avec la participation de l'Association suisse de l'industrie gazière, elle acquit, au printemps 1940, deux nouveaux cargos enregistrés à Panama, le «Maloja» (année de construction 1906, 2650 tonnes) et le «Calanda» (1913, 7400 tonnes).

Après l'entrée en guerre de l'Italie et l'invasion de la France, les Alliés bloquèrent tout le transport maritime marchand jouant un rôle pour notre pays. 21 cargos chargés de cargaisons destinées à la Suisse restèrent bloqués plus de six mois à Funchal (Madère) et dans d'autres ports. Les Anglais réquisitionnèrent cinq bateaux grecs, mais autorisèrent la navigation des autres bateaux sur l'Atlantique. A fin octobre 1940, au moment de l'occupation de la Grèce, l'Italie imposa à la Suisse de placer sous pavillon neutre ses bateaux loués à la Grèce. Le Conseil fédéral devait donc agir et c'est ainsi qu'il proclama, le 9 avril 1941, l'«arrêté fédéral sur la navigation maritime sous pavillon suisse».

Au milieu de la tourmente

Des pertes étaient inévitables. Le cargo grec «Mount Lycabettus», affrété par l'Office de guerre des transports, fut torpillé le 17 mars 1942 dans l'Atlantique. Les 30 membres de l'équipage périrent. Le 7 septembre 1943, le «Maloja» fut coulé au large de la Corse et trois marins trouvèrent la mort. Il avait transporté jusqu'alors quelque 40 000 tonnes de marchandises destinées à la Suisse au cours de ses navettes entre Lisbonne et les ports méditerranéens de Gênes et de Savone. Le 22 avril 1944, des avions britanniques attaquèrent le «Chasseral». En novembre de la même année, lorsque les Allemands firent sauter le port de Marseille, l'«Albula» fut endommagé au point de couler. Le «Generoso» sauta sur une mine et son capitaine russe fut tué.

Le «St-Cergue» eut davantage de chance. Il put naviguer durant toute la guerre pour l'Office de guerre des transports. Le 15 avril 1942, il put secourir dix naufragés du pétrolier norvégien

«Koll», le 27 juin 1942, 209 survivants du navire hollandais «Jagersfontein» et, le 25 mars 1943, 22 marins du cargo suédois «Industria».

A la fin de la guerre, la flotte comptait neuf unités. Il s'agissait avant tout de très vieux et lents navires, de sorte qu'on se demanda s'il était nécessaire de maintenir une flotte sous pavillon suisse. Les motifs d'économie de guerre dominèrent lors d'une procédure de consultation et, le 23 septembre 1953, les Chambres fédérales approuvèrent l'«arrêté fédéral sur la navigation maritime sous pavillon suisse» ■

Interview de Jean Hulliger, directeur de l'Office suisse de la navigation maritime

Mer calme pour la marine marchande suisse

Peu de gens savent que notre pays a une flotte marchande qui sillonne les mers, est-ce un secret?

Les montagnes nous cachent la vue... Mais trêve de plaisanterie: dans les milieux maritimes, tout le monde sait que les six plus grandes sociétés suisses d'armement se trouvent à Bâle et en Suisse romande. Leurs deux douzaines de bateaux avec pavillon suisse ont une capacité de transport totale de 800 000 tonnes. Dans les mêmes villes sont installées des sociétés de transport maritime qui affrètent des bateaux de différents pavillons. Pour être enregistré en Suisse, un bateau doit appartenir à un détenteur de passeport suisse.

Quel intérêt, pour la Suisse, d'entretenir une flotte maritime?

Il ne s'agit plus seulement de garantir l'approvisionnement de notre pays en denrées d'importance vitale. Aujourd'hui, notre pays est considéré comme

La «Revue Suisse» dans les vagues

Il y a aussi des marins parmi les destinataires de la «Revue Suisse». Selon Urs Haenggi, adjoint diplomatique à l'Office suisse de la navigation maritime à Bâle, 80 marins travaillant actuellement à l'étranger reçoivent la Revue. Les exemplaires sont envoyés aux cinq principales sociétés suisses d'armement, qui les acheminent elles-mêmes par courrier dans les ports où les marins suisses vont jeter l'ancre. LS

un endroit sûr pour les sociétés maritimes qui gèrent le transport de marchandises. En somme, nous sommes non seulement des entrepreneurs, mais également des prestataires de services. Nos activités sont importantes aussi bien en temps de guerre qu'en temps de paix.

Ainsi, la flotte maritime suisse est donc importante du point de vue politico-économique?

Oui, car les atouts que nous offrons aux sociétés d'armement aussi bien étrangères que suisses tiennent à la législation, au financement (autrefois, la Confédération octroyait des prêts, aujourd'hui des cautionnements bancaires) et aux télécommunications. Les relations entre les partenaires sociaux, armateurs et syndicats sont excellentes. A ma connaissance, il n'y a encore jamais eu de mutinerie à bord d'un bateau suisse, bien que les salaires soient plutôt bas.

Combien coûte cette flotte maritime à la Suisse?

Pas un centime. Les sociétés d'armement sont indépendantes. Elles ne sont pas subventionnées par l'Etat, mais bénéficient de conditions-cadres idéales. Notre législation est très libérale. C'est ce qui différencie notre flotte de presque toutes les autres flottes du monde.

Quelles sont les marchandises transportées sous pavillon suisse?

Jean Hulliger



est directeur de l'Office suisse de la navigation maritime, qui est rattaché au Département fédéral des affaires étrangères (DFAE).

Comme le Rhin est le cordon ombilical qui relie la Suisse à la mer, l'office a son siège à Bâle.