

# Une aventure navale qui coûte cher

Autor(en): **Lenz, Christoph**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **44 (2017)**

Heft 5

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-912366>

## **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.

# Une aventure navale qui coûte cher

La Suisse n'est pas au bord de la mer, elle ne possède ni grands ports, ni marine. Elle est cependant une nation maritime et souhaite le rester, au moins pour quelques années encore.

CHRISTOPH LENZ

Depuis la Seconde Guerre mondiale, la Confédération souhaite conserver une flotte hauturière suisse. Les bateaux appartenant à des privés doivent garantir l'approvisionnement du pays en cas de crise. L'idée: les bateaux seraient déchargés dans un port maritime d'Europe occidentale, leur chargement serait ensuite transporté en Suisse par voie terrestre, le statut de pays de transit étant toléré.

Pendant des décennies, la promotion d'une flotte hauturière était une affaire peu intéressante dont seuls quelques fonctionnaires se préoccupaient. Tout a changé ce printemps. La flotte suisse est responsable d'un trou de 215 millions de francs dans la caisse fédérale et d'une mauvaise gestion au sein de l'Office fédéral pour l'approvisionnement économique du pays.

## Armateurs Bonanza

Que s'est-il passé? Le développement des États BRICS (Brésil, Russie, Inde, Afrique du Sud et notamment la Chine) dans les années 2000, a alimenté le commerce global et provoqué un boom dans le secteur de la marine marchande. Les armateurs suisses souhaitaient également participer à Bonanza

**La flotte hauturière suisse est à l'origine d'un trou de 215 millions de francs dans la caisse fédérale. Sur l'image: le navire «SCL Bern».**

Photo: Fondation Swiss-Ships



et ont commencé à élargir leur flotte. Ils ont trouvé des volontaires à l'Office fédéral pour l'approvisionnement économique du pays. En effet, l'achat de bateaux a été facilité par l'octroi de garanties d'emprunt généreuses de la Confédération. L'armateur bernois Hansjürg Grunder était particulièrement motivé. Spécialiste financier à l'origine, il s'est spécialisé dans la construction et le commerce de nouveaux bateaux. Il lui arrivait de posséder plus d'une douzaine de bateaux sous garantie étatique, le montant de cautionnement s'élevait à plus de 100 millions de francs.

L'expansionnisme des armateurs suisses a fait fondre rapidement les moyens mis à la disposition par la Confédération pour les garanties d'emprunt. Entre 2002 et 2008, le Parlement a augmenté le crédit-cadre à deux reprises de 400 millions à 1,1 milliard de francs. Le risque était prétendu «minime et acceptable», affirmait l'ancienne ministre de l'économie Doris Leuthard au Conseil national.

Il est rapidement apparu à quel point la politique fédérale se trompait. En 2008, la crise financière a mis brutalement fin aux années prospères à l'échelon international et les prix ont également chuté dans le secteur du fret. Depuis, la marine marchande se trouve dans une crise sans précédent. De nombreux chantiers et groupes d'armateurs ont été obligés de déclarer faillite au cours des dernières années. Les bateaux suisses cautionnés par des fonds étatiques se sont eux aussi retrouvés en difficulté, notamment ceux de l'armateur Hansjürg Grunder. Depuis fin 2014, son groupe Swiss-Cargo-Line se bat pour survivre, et dès 2015, le Département fédéral de

l'économie de Johann Schneider-Ammann maintient à flot les bateaux par l'injection de fonds financiers. En vain, comme constaté fin 2016.

Le Conseil fédéral a décidé d'abandonner les 12 bateaux fortement endettés sous garantie étatique, même si les garanties d'emprunt sont effectivement dues la première fois depuis les années 50. En conclusion, la perte pour la caisse fédérale devrait s'élever à 215 millions de francs.

## 500 millions encore ouverts

Le Parlement a accepté le crédit en grinçant des dents. Cependant, l'affaire de haute mer aura une suite politique. Les Commissions de gestion souhaitent examiner le cas. Ainsi, les examens effectués à l'interne ont indiqué une mauvaise gestion, voire des infractions au sein de l'Office fédéral compétent. Et un amortissement de 215 millions de francs ne permet pas non plus d'éliminer les risques des cautionnements maritimes. Des cautionnements à hauteur de plus de 500 millions de francs sont encore ouverts auprès d'autres compagnies maritimes suisses. Trente bateaux continuent à naviguer sous garantie étatique.

Le traitement de la flotte suisse a commencé. Plusieurs bateaux de Hansjürg Grunder ont été vendus, dont le «SCL Bern», un navire impressionnant d'une capacité de charge de 12 500 tonnes. Il a été rebaptisé en «Angelo Maria». Et le drapeau suisse n'orne plus l'arrière du bateau. Il a été remplacé par celui de la Barbade.

CHRISTOPH LENZ EST CORRESPONDANT PARLEMENTAIRE POUR LE TAGES-ANZEIGER ET LE BUND