

La Suisse et son économie maritime

Autor(en): **Keller, Paul**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **52 (1972)**

Heft 2: **Les ports industriels**

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-886722>

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.

La Suisse

et son

économie maritime

Placée au carrefour des grands itinéraires qui traversent le continent européen, mais encombrée de chaînes montagneuses qui en barrent le passage que n'ouvrent que quelques cols, dépourvue, enfin, de ressources suffisantes pour nourrir ses habitants... la Suisse, par la force des contraintes, a toujours tourné son regard au loin. Vers les pays limitrophes d'abord, vers la mer, puis vers d'autres continents ensuite. Peu à peu, sans plan et sans intention politique, la Suisse s'est ainsi dotée d'une véritable économie maritime. Si sa flotte marchande ne fait pas le « poids » dans l'économie maritime mondiale, ses installations portuaires, ses assurances et réassurance maritimes, ses moteurs-diesel qui propulsent les navires constituent, en revanche, une donnée considérable à l'échelle mondiale. Les articles qui suivent en fournissent un aperçu.

La marine sous pavillon suisse comprend une trentaine de navires d'un tonnage total de quelque 210 000 tonneaux de jauge brute. Créée pendant la dernière guerre mondiale pour assurer l'approvisionnement du pays et dotée d'un code maritime, elle a à peu près doublé son tonnage depuis les années les plus chaudes du conflit lorsqu'aux unités appartenant à des armements privés, au nombre d'une dizaine aujourd'hui, la Confédération elle-même s'était dotée de navires dont certains n'étaient que temporairement frétés. Étonnante aventure que celle d'une Suisse continentale, ceinte de toutes parts par les armées de l'Axe, et qui en pleine conflagration mondiale conduit ses navires en haute mer. Le « Mont Lycabettus », le « Maloja », le « Generoso », l'« Albula » et le « Zürich » ne revinrent d'ailleurs pas au port... Certains furent perdus corps et âmes. Pourtant, quand on fera les comptes de cette aventure maritime au lendemain de la guerre, l'on s'apercevra qu'elle était hautement bénéfique pour le pays et que, de surcroît, sa gestion s'est soldée par un bénéfice net au profit de la Confédération de 33,7 millions de Francs.

L'on pourrait en citer de nombreux, de ces Suisses que la faim des siècles passés avait poussé vers les mers et les aventures lointaines. Ces Glaronnais du nom de Jenny, par exemple, qui partirent aux quatre coins du monde fabriquer leurs tables

d'ardoise à la fin du Dix-huitième et qui, pour la plupart, périrent en mer... les survivants fondant une dynastie d'industrie textile qui a encore une place en vue dans l'économie d'aujourd'hui. Autre Glaronnais, Melchior Ott, était parti avec son fils au Danemark à la fin du Dix-huitième; d'un modeste commerce d'articles glaronnais, lui et ses descendants firent l'un des grands armements scandinaves, de construction navale, de commerce maritime et de scierie de bois, la Samuel Ott et C^{ie} à Christiansand (Norvège).

Si le folklore du passé et l'évocation des aventures d'autrefois paraissent dépourvus de signification à notre génération, notons toutefois que sans l'initiative de ces précurseurs d'une économie suisse répandue sur tous les continents, la configuration de nos activités et de la répartition du risque que nous impose notre situation ne serait pas ce qu'elle est aujourd'hui. N'est-il pas frappant de constater que bien avant l'avènement de la propulsion-diesel des navires — domaine où une seule société suisse « tient » à peu près un tiers du « marché mondial » — nous trouvions la Suisse déjà exportatrice de mâts de vaisseaux. La statistique des échanges franco-suisse de l'année 1777 nous renseigne, en effet, que la France nous avait acheté 1 496 mâts de vaisseaux grands et petits. Il fallait avoir vu la mer et s'y connaître en bateaux pour fournir en mâts des flottes étrangères.

Autre branche maritime de l'économie suisse, celle des assureurs. Il y a plus de cent ans, les premières compagnies suisses principalement destinées à l'assurance du risque-transport, par conséquent du risque maritime, furent fondées. Étonnant, mais logique : Économie sans mer mais liée au monde lointain, la Suisse se lança tôt dans l'assurance du transport dont à tous égards elle dépendait. L'une de ces compagnies tient toujours la première place parmi les compagnies étrangères opérant en France. Le total des primes encaissées par les sociétés suisses d'assurance directe s'élevait à 380 millions de Francs (suisse), dont un peu moins de 100 millions proviennent de contrats conclus en Suisse, le reste d'affaires traitées à l'étranger. Citons enfin la très importante branche de la réassurance qui dans le domaine maritime et des transports accuse un volume de primes de 235 millions de Francs (suisse) en 1969.

Enfin, que vous alliez dans les ports de Beyrouth, de Kaohsiung (Taïwan), de Kobé au Japon, à Chittagong au Bangla Desh, à Tunis, à Rotterdam, à Port-Cartier, ou dans les grands ports industriels français, partout votre bateau sera accueilli par des installations de chargement et de déchargement, d'ensilage aussi, dont une société suisse est le grand spécialiste. A l'origine, elle construisit des moulins à blé. Mais au moulin il fallait ajouter des installations de transbordement, de transport, de magasinage pour le blé, la farine et le son. De là, l'on entra dans un complexe de problèmes que l'on observe aussi en dehors des minoteries... donc dans les ports, surtout lorsque la moitié du blé que l'on mange vient de loin. Et comme les techniques du chargement, du déchargement et du transport ne s'appliquent pas uniquement aux céréales, une autre « industrie maritime » suisse a vu le jour, celle des installations portuaires dont parlent les pages illustrées qui suivent.

Issue des pénuries propres à son sol et des contraintes qui enserrant le pays, notre économie maritime est en dernière analyse l'un des grands poumons par lequel la Suisse respire l'air du large qui n'a cessé, au cours de son histoire, de se mêler à celui des montagnes.

ÉQUIPEMENT DES PORTS FRANÇAIS

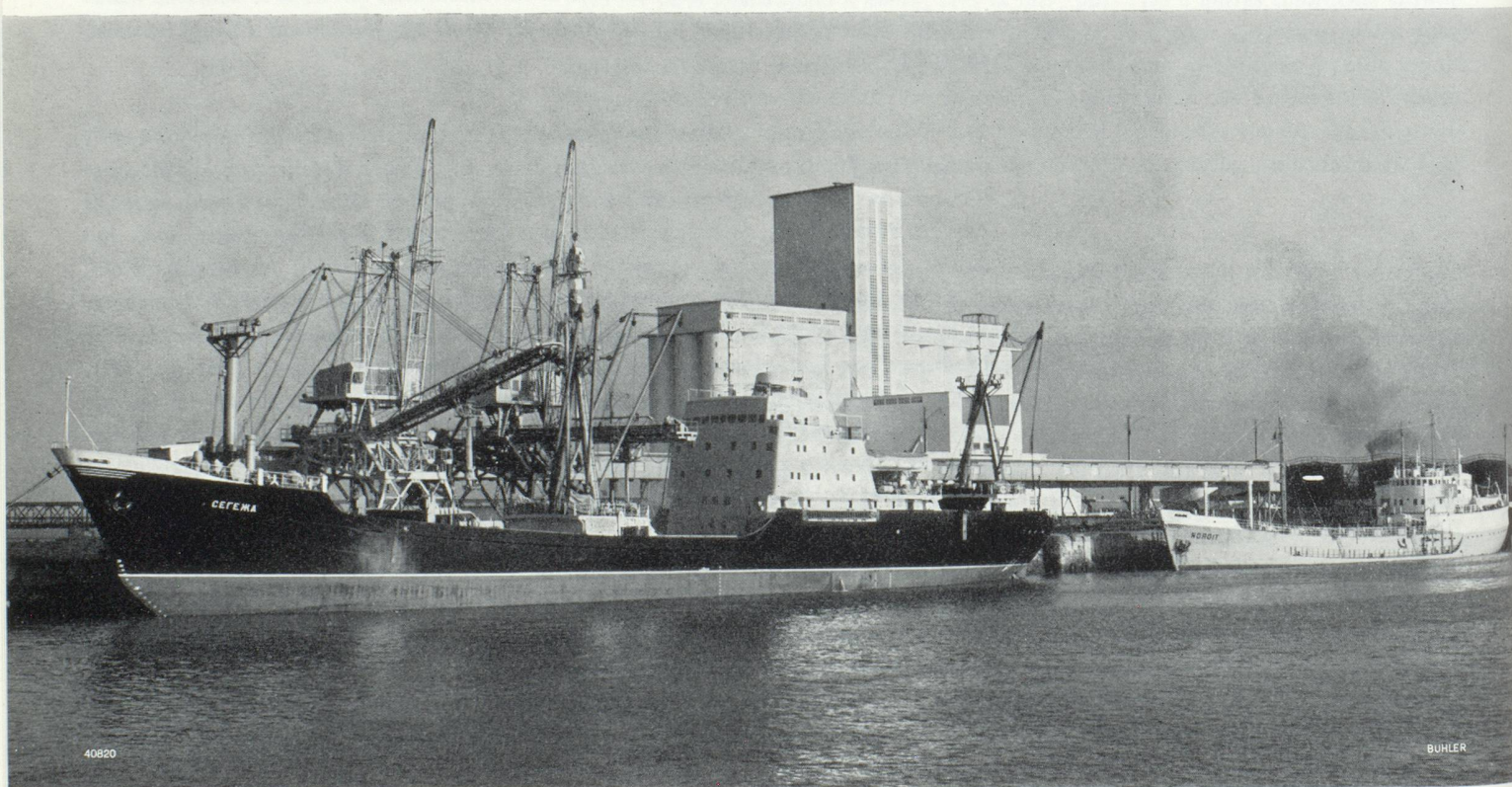
Le trafic portuaire sur céréales en France, est l'un des principaux éléments de fonctionnement de certains ports, il se décomposait en 1970, comme suit :

I. — IMPORTATIONS.

Blé	231 781 T
Orge	756 T
Seigle	11 T
Avoine	656 T
Maïs	53 136 T
Riz	43 610 T
Autres céréales	15 225 T
	<hr/>
	345 175 T

II. — EXPORTATIONS.

Blé	1 461 657 T
Orge	1 163 932 T
Seigle	13 647 T
Avoine	896 T
Maïs	706 950 T
Riz	21 280 T
Autres céréales	81 984 T
	<hr/>
	3 450 346 T



L'installation de manutention BUHLER de La Rochelle-Pallice comprend un transporteur allant du silo au bout du quai et deux portiques. Capacité totale de déchargement au moyen de 2 lignes SKT : 300 t/h. Capacité de chargement par 2 lignes BKT et arrimeur : 400 t/h.