

De l'importance du transport maritime pour notre pays

Autor(en): **Tobler, Conrad**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): - **(2012)**

Heft 1

PDF erstellt am: **26.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-514629>

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.



SEMINAIRE

Tendances, potentiels et pièges dans le transport maritime

Toutes les illustrations @ Suisse-Atlantique, via l'auteur.

International

De l'importance du transport maritime pour notre pays

Conrad Tobler

Secrétaire général du Swiss Shippers' Council *

Le Swiss Shippers Council SSC est une plate-forme unique de discussion apportant une meilleure vision et une meilleure compréhension du trafic international des marchandises. Il permet à ses membres de profiter, en tout temps, d'un réseau de professionnels dynamiques et compétents. Le SSC regroupe les personnes issus de tous les secteurs économiques et représente, informe, conseille et s'engage pour ses membres dans toutes les questions du trafic de marchandises.

Le transport est un pivot important de l'économie. Les exigences en matière de logistique globale du transfert des marchandises des entreprises exportatrices et importatrices suisses sont en constante augmentation. Le transport est également une phase exigeante du déroulement des affaires : efficacité, utilisation optimale des ressources, sécurité, respect de l'environnement ont une place prépondérante dans la réussite des échanges transfrontaliers.

Le SSC défend les intérêts de toutes les branches du commerce, de l'industrie et de la grande distribution face aux entreprises de transport publiques et privées, aux prestataires de services et aux transporteurs en Suisse et à l'étranger. Ainsi, le SSC s'engage pour :

- le libre marché des transports, le libre choix des moyens d'acheminement sur le plan mondial et le libre accès aux ports européens,
- une utilisation judicieuse des moyens de transport et autres alternatives permettant d'économiser les ressources tout en sauvegardant les intérêts économiques des entreprises,
- de meilleures conditions-cadres dans le domaine des transports nationaux et à l'échelle mondiale, une harmonisation des directives de transport, une procédure simplifiée de la transmission des documents, la promotion des EDI (Electronic Data Interchange) ou autres moyens électroniques de la logistique.

Il va sans dire que les actions stratégiques du SSC se concentrent dans 3 domaines principaux, à savoir la

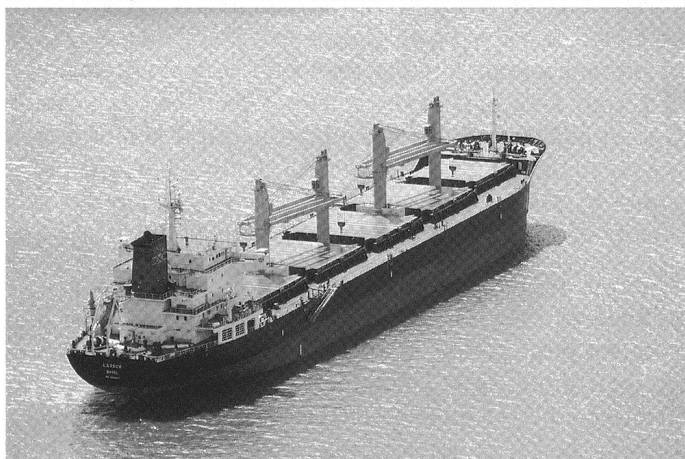
politique des transports et de l'environnement, les règles douanières pour le commerce transfrontalier ainsi que le cadre juridique et législatif en matière de transport et logistique. Ses domaines d'activités sont donc étroitement liés à toute activité entourant le déroulement des transports, englobant également l'établissement et le flux des documents, l'assurance transport, la douane et les règles d'origine, le flux financier et les accreditifs ainsi que l'emballage.

En complément des activités politiques, le SSC contribue activement à la formation continue dans tous ces domaines. A cet effet, il organise régulièrement des séminaires traitant des modes de transport aérien et maritime, sur les techniques douanières et en matière de droit des transports et de la logistique.

L'objectif de cet article est de sensibiliser un large cercle de lecteurs sur un thème particulièrement délicat et sensible qui affecte actuellement le transport maritime des marchandises : la piraterie maritime. Comme chaque année, le symposium du SSC sur le transport maritime réunira plus de 200 professionnels de la branche suisse des transports qui vont débattre de thèmes actuels. Considérant que le transport de marchandises par voie maritime et le mode le plus important pour tous les produits de masse en provenance de pays lointains, il est essentiel que ce mode de transport reste sûr et économiquement attrayant afin de garantir notre approvisionnement.

Après un bref compte-rendu de la situation actuelle en matière de piraterie maritime, nous aborderons donc les aspects politiques, militaires, juridiques et finalement économiques pour esquisser une solution pour l'avenir. Il est certain toutefois que le règlement de ce problème nécessite un engagement total de tous au niveau global ainsi que du temps.

Un autre aspect abordé à ce symposium représente les post- et pré-acheminements vers les Ports européens depuis et/ou à destination de la Suisse. Il ne sert à rien de disposer d'un transport maritime performant jusqu'au



Les navires *Romandie* et *Lavaux*. @ Suisse-Atlantique.

port de déchargement et de devoir attendre ensuite plusieurs jours pour une correspondance manquée pour des raisons techniques ou informatiques...

L'importance du transport maritime n'est plus à démontrer pour notre pays, la Confédération disposant d'une flotte de 36 bateaux battant pavillon suisse. Cette flotte exclusivement commerciale se place actuellement à la 65^e place mondiale, représentant environ 1 0/00 du tonnage mondial. Ces bateaux sont gérés par des armateurs privés dont le siège doit être situé en Suisse et qui peuvent également gérer des bateaux battant pavillon d'autres nations. La Confédération a toutefois la possibilité de réquisitionner cette flotte en cas de tension internationale pour assurer l'approvisionnement du pays.

Ces navires sont modernes (l'âge moyen est de 6 ans) et ont une capacité totale de 1'023'437 dead weight tons (dwt), répartis en 8 portes-containers (214'870 dwt), 14 bateaux divers (627'166 dwt), 7 bateaux à usage multiples (87'969 dwt), 6 Tanker pour la chimie et le pétrole (88'652 dwt) ainsi que 1 pour le transport de l'asphalte (4'780 dwt).

A fin 2010, nous comptons sur ces bateaux 659 marins issus de 17 nations différentes. Parmi eux, il y avait 8 suisses, chiffre qui diminue chaque année. Les marins sont principalement de nationalité croate (28%) suivis des philippins (25%) et des ukrainiens (21%).

Afin de garantir des conditions-cadres favorables aux armateurs suisses, la Confédération assume depuis 1959 un cautionnement sous forme de crédit-cadre. Celui-ci a

été approuvé par le parlement le 7 novembre 2001 pour une période de 10 ans pour un montant de CHF 600 mio. Ce crédit-cadre permet aux armateurs de bénéficier de conditions favorables sur le marché des crédits pour leurs opérations. Il est à relever que depuis son application, aucun montant issu de ce crédit n'a jamais été mis à contribution!

Problèmes actuels

La crise économique actuelle et ses conséquences ne prédisent certes pas de jours tranquilles pour ce secteur économique. Les coûts d'exploitation, le ralentissement de l'activité économique dans certaines régions, les exigences nouvelles face au réchauffement climatique, les attaques de pirates ainsi que le nombre croissant de navires à très grande capacité sont autant de facteurs qui doivent être analysés en profondeur.

Alors que jusqu'à la fin 2009 nous connaissions une progression des prix des transports de l'ordre de 10% par an, force est de constater que ces tarifs chutent actuellement fortement. De nombreuses mesures sont prises par les armateurs, par exemple le „slow steaming“ ou l'introduction de différentes surcharges pas toujours justifiées. Une réduction de la vitesse de croisière de 25 à 20 noeuds équivaut à une diminution de consommation de fuel de l'ordre de 40%. Et c'est particulièrement sur certaine route où le „super slow steaming“ a été introduit - ce qui correspond à une vitesse de 14 noeuds- que les attaques de pirates sont les plus fréquentes.

La construction navale ne connaît pas encore de ralentissement notoire et le nombre croissant de bateaux à grande capacité (en activité ou en construction) aura fatalement à terme des conséquences sur les prix, et alimente déjà aujourd'hui les craintes d'une sur-capacité. Le financement de bateaux pourrait également connaître un ralentissement et des armateurs procéderont alors soit à des regroupements d'activité soit à des mises hors service de bateaux («hot et cold lay-up»).

Un secteur particulièrement mis à contribution est le transport de containers, comptant de plus en plus de bateaux immenses, par ex. EMMA MAERSK, avec une capacité de 14'770 TEU. En temps normal, le prix pour le transport d'un container de 40-pied (40TEU) de Hongkong au nord de l'Europe se situe aux environs de 2'500 US\$, alors qu'en cette période tendue, il ne coûte que 700 US\$.

Malgré les prévisions actuellement pessimistes, plus du 90% du transport intercontinental est réalisé par voie maritime et représente de ce fait l'arête principale du commerce globalisé. Il est à relever également que ce moyen de transport ne dégage que 3% du taux de CO₂ mondial, alliant ainsi une qualité économique et écologique...

L'industrie du transport maritime représente probablement la plus grande activité au niveau mondial. Propriétaires, exploitants, assureurs, équipages ainsi que toutes les activités liées de près ou de loin à terre constituent un « monde » qu'il convient de réguler, contrôler et organiser de telle sorte que tous parlent plus ou moins le même langage. La sécurité maritime, la protection de l'environnement et la protection du personnel marin sont autant de sujets qu'il convient de



Ci-dessus le *Général Guissan* et à droite le *Norasia Sils*.
© Suisse-Atlantique.

maîtriser. A cet effet, la communauté internationale a créé l'IMO (International Maritime Organisation) à Londres. Cette agence a été créée en 1958 et s'occupe de la sécurité (security and safety) en milieu maritime. Elle a édicté plus de 50 Conventions comportant des normes, des directives et des conseils qui sont suivis par la plupart des pays concernés.

Dans le domaine de la protection de l'environnement, ce sont les directives (MARPOL) qui imposent des règles strictes aux armateurs et les contraignent à procéder à des investissements conséquents. Ces règles sont continuellement adaptées et peuvent avoir des conséquences importantes pour certaines régions du monde, raison pour laquelle les discussions sont intenses et difficiles au niveau des commissions internationales. Le dernier thème en date traite de l'émission de soufre (SOx Emission Control Areas, SECA) et concerne essentiellement les pays nordiques qui s'estiment désavantagés...

Plus d'un million de marins étant employés sur les bateaux au niveau mondial, il est légitime que les conditions de travail minimales pour ce personnel maritime doivent aussi faire l'objet d'une réglementation uniforme. Le Bureau international du Travail à Genève (BIT) s'est penché sur cette problématique depuis 2006 en faisant réviser les quelques 40 conventions y relatives. De plus, les accidents maritimes ayant pour conséquence un problème environnemental dus à des erreurs humaines sont également surveillés de manière stricte avec l'introduction du ISM-Code (International Safety Management).



Les séminaires du Swiss Shippers Council donnent l'occasion à toute personne intéressée de parfaire ses connaissances dans le domaine du transport. En janvier 2012 il sera question spécifiquement du domaine maritime. A cet occasion nous aurons le grand privilège de suivre une conférence de Monsieur Walter Zürcher sur la marine suisse du XIX^e siècle et ainsi de pouvoir constater que malgré notre situation géographique au pied des Alpes, la Suisse est une nation « maritime » du fait de son ouverture au monde.

C. T.

* les éléments techniques sont tirés d'une conférence de Monsieur Reto Dürler, directeur de l'Office suisse de la navigation maritime à Bâle à l'occasion d'un séminaire du SSC.