

Zeitschrift: Revue suisse : la revue des Suisses de l'étranger
Herausgeber: Organisation des Suisses de l'étranger
Band: 26 (1999)
Heft: 2

Artikel: Interview de Jean Hulliger, directeur de l'Office suisse de la navigation maritime : mer calme pour la marine marchande suisse
Autor: Hulliger, Jean / Baumann, Alice
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-912664>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 22.05.2025

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

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

derei 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.

Toutes sortes de marchandises, sauf le pétrole et les armes. Nos cargos transportent aussi bien du vin ou des produits chimiques que des conteneurs remplis de céréales ou de bananes. Il n'est pas exclu que nous tolérions des pétroliers suisses, mais uniquement à des conditions très strictes. On peut pratiquement tout transporter par voie maritime, sauf les articles qui doivent parvenir rapidement à destination comme les journaux, les médicaments et les fleurs. Pendant la guerre du Golfe, nos sociétés d'armement ont même été contactées pour savoir si elles seraient disposées à livrer de l'eau potable aux bases américaines dans le Golfe.

Où les cargos déchargent-ils leurs marchandises?

Partout. Les navires suisses n'ont, en principe, pas de trajets fixes, mais gagnent les ports que souhaitent rallier ceux qui leur confient la marchandise.

Ont-ils le droit d'embarquer également des passagers?

Seulement quelques-uns. Les grands cargos peuvent accueillir jusqu'à douze passagers. Mais il n'y a pas de paquebots battant pavillon suisse.

Pourquoi votre office dépend-il du Département fédéral des affaires étrangères?

Pour un pays non côtier comme la Suisse, la navigation maritime n'est pas un moyen de transport comparable à

la circulation routière, ferroviaire ou aérienne. Nos représentations diplomatiques et consulaires sont les antennes de notre office; elles s'engagent à surveiller les bateaux suisses et leurs équipages. Notre office s'occupe des questions de droit international public et de politique de sécurité. Son intégration au DFAE a toute sa raison d'être.

Notre flotte maritime a bonne réputation. Sommes-nous meilleurs à défaut d'être bon marché?

Je ne dis pas que nous sommes les meilleurs. Mais le fait est que les armateurs suisses connaissent leur métier. Beaucoup d'entre eux ont porté eux-mêmes la casquette de capitaine avant de devenir des managers. Et la Suisse est finalement un typique pays de services.

La compétition entre compagnies maritimes est très dure. Quelle est votre analyse?

Il y a trop de bateaux et trop peu de fret. Certains pays entretiennent une flotte pour des raisons de prestige, qu'ils subventionnent massivement, ce qui fausse la concurrence. La Suisse lutte pour une réduction de ces soutiens. Mais il est juste de dire que la concurrence nous rattrape.

Comment notre flotte maritime fait-elle pour tenir le coup?

Elle jouit toujours d'une très grande réputation. Je connais des entreprises américaines qui font transporter leurs

marchandises exclusivement par des cargos battant pavillon suisse.

L'avion va-t-il supplanter le bateau dans le transport de marchandises?

Certainement pas. L'espace aérien est trop surchargé. Il ne faut pas oublier que la surface terrestre est recouverte pour deux tiers d'eau. Une grande partie de nos importations et exportations passe par les océans. 90 pour cent de toutes les marchandises sont transportées par voie maritime. Maintenant que l'extension des voies ferroviaires et des routes atteint ses limites, même la navigation rhénane reprend de l'importance. Il ne faut pas jouer les différents moyens de transport les uns contre les autres, mais considérer qu'ils sont complémentaires.

De quelles nationalités sont les équipages?

Principalement des Croates et des Philippins. Ils passent pour les meilleurs marins du monde. Apparemment, ils ont ça dans le sang. Moins de dix pour cent sont Suisses.

Comment devient-on marin sur un navire suisse?

Pour devenir capitaine, un Suisse doit suivre une formation d'officier en Grande-Bretagne, en Allemagne ou en Italie. Les mécaniciens sur machines peuvent compléter leur formation par des stages maritimes à l'étranger. Et les futurs marins sont formés par une société d'armement suisse au terme de leur apprentissage.

Y a-t-il aussi des femmes?

Naturellement, les femmes peuvent aussi choisir la carrière maritime. Il y a bien aussi des femmes pilotes d'avion. Je n'ai toutefois connaissance que d'un seul cas de femme à avoir travaillé comme officier sur un navire battant pavillon suisse.

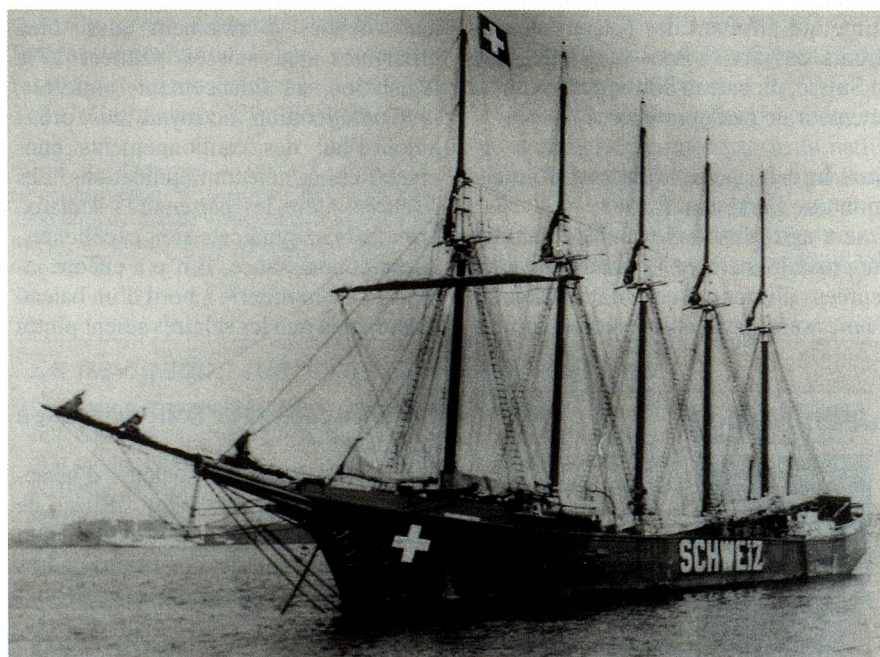
On entend souvent parler de piraterie dans les mers du sud-est asiatique: les bateaux suisses sont-ils aussi menacés?

La piraterie a plutôt diminué, mais les armes sont devenues plus meurtrières. Dans certains cas, des équipages entiers ont été tués. Dieu merci, aucun navire suisse n'a encore été attaqué jusqu'à aujourd'hui.

La Suisse continuera-t-elle à naviguer sur les mers le siècle prochain?

Certainement! Si vous en doutez, vous pouvez tout aussi bien vous demander si la Suisse existera encore.

Interview: Alice Baumann



Durant la Première Guerre mondiale, des voiliers américains transportaient des marchandises pour la Suisse sur les océans. Ils arboraient un drapeau suisse et portaient l'inscription «Suisse» sur le flanc.
(Photo d'archive Hans R. Bachmann)