

Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 65 (1985)
Heft: 2

Artikel: La Suisse et son "économie maritime"
Autor: Keller, Paul
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-887047>

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: 07.02.2025

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

La Suisse et son « économie maritime »

Il fut un temps où la « marine suisse » faisait le bonheur des chansonniers parisiens. Cette gauserie, il est vrai, n'a pas résisté à l'arrivée massive et envahissante des « histoires belges » face auxquelles la « marine suisse » baissa pavillon.

Pourtant, n'en déplaise aux chansonniers, l'économie maritime est une réalité qui ne date pas d'aujourd'hui. Le fait que sa flotte occupe – d'après les statistiques portuaires (en tonnes) – le premier rang des pays sans littoral n'en constitue qu'un aspect parmi bien d'autres. En plus de cette flotte visible – puisqu'elle croise sous pavillon suisse – il existe en Suisse un certain nombre de sociétés d'armement dont les bâtiments arborent des pavillons de libre immatriculation (Bahamas, Liberia, etc.). Selon certaines estimations, ils seraient au nombre de 150 environ.

Mais la marine marchande n'est qu'une partie de l'économie maritime suisse. En fait, depuis la nuit des temps, les Suisses ont toujours ressenti l'attrait de la mer. Est-ce parce que leurs ancêtres lointains étaient venus de la Scandinavie qu'ils ont éprouvé une sorte de nostalgie de la mer ? Peut-être. Toujours est-il que dès les premières pages de la « Guerre des Gaules », Jules César explique le grand exode des Helvètes de 58 avant J.-C. dont le but était le littoral atlantique de la Saintonge (les Départements de Charente et de Charente-Maritime, aujourd'hui). On sait que l'entreprise échoua dans le bain de sang de Bibracte (près d'Autun) où les Helvètes laissèrent quelque deux cent mille hommes sur le terrain, voire dans les chaînes de l'esclavage romain. L'événement mériterait bien une plaque

sur le Mont Beuvray dans le Morvan où une chapelle consacrée à Saint Martin rappelle la bataille historique.

Le grand dessein maritime ayant échoué, c'est à partir de leur contrée continentale que les Suisses durent concevoir une économie plus ou moins orientée vers la mer. Il est évidemment impossible de mesurer l'ampleur de cette économie maritime dans le passé à partir des bribes d'informations qui nous sont parvenues. Mais le fait que la Cosmographie de Sébastien Münster (Bâle), en 1550, explique par le détail les caractéristiques d'une forêt près de Zofingue (Argovie) dont les troncs de sapin étaient particulièrement appréciés comme mâts de vaisseau, paraît significatif.

D'après la description de la Cosmographie, ces troncs étaient liés en radeaux et descendaient le Rhin par flottage pour ensuite faire le tour de la presqu'île ibérique, entrer en Méditerranée par la Porte de Gibraltar et être enfin livrés à la flotte de Gènes. Il est permis de penser que ce trafic, en 1550, avait une certaine ancienneté et constituait un courant d'échange déjà solidement établi. En effet, Sébastien Münster précise que les essences de la Forêt Noire n'offrent pas les mêmes qualités et sont trop « grasses » pour être utilisées comme mâts de navire.

Ces troncs de sapin pour vaisseaux apparaissent très souvent dans les « statistiques commerciales » de l'époque. Il semblerait que la marine française, elle aussi, se soit équipée de mâts suisses. C'est en tout cas ce que révèle « L'objet général du commerce de France avec l'étranger » qui fait état,

en 1777 par exemple, de 1437 mâts pour « vaisseaux petits » et de 59 pour « vaisseaux grands » livrés par la Suisse.

On est évidemment tenté de lier cette première branche maritime de l'économie suisse au développement pris dès le début de ce siècle par le moteur-Diesel marin Sulzer, ou plus récemment par l'hélice à pas variable et réversible inventée dans la société Escher-Wyss (aujourd'hui Sulzer) à Zurich au milieu des années trente. Le développement de ce système fut presque complètement interrompu pendant la Deuxième Guerre mondiale mais prit un grand essor quand il s'est agi de reconstituer les flottes décimées.

Parmi les activités industrielles orientées vers la mer, il faut aussi mentionner les élévateurs de chargement et de déchargement des navires de Bühler.

On s'étonnera peut-être d'apprendre que les premières origines de l'actuel groupe Nestlé ont un côté maritime marqué. La fabrique de lait condensé de Cham (près de Zoug en Suisse centrale) fondée en 1866 par l'« Anglo-Swiss Condensed Milk Co. » constituée à Zurich – qui fusionnera plus tard avec la Société Nestlé à Vevey spécialisée dans la fabrication de farines lactées – avait pour principal objectif d'approvisionner les paquebots anglais en lait condensé. A l'époque, les divers modes de conservation et de réfrigération permettant d'offrir du lait frais aux passagers pendant des traversées longues de plusieurs semaines n'existaient pas. Par conséquent la demande de lait condensé de l'intendance des armements maritimes était considérable. Or, le premier directeur des ventes de la nouvelle société, L.P. Merriam, ne résidait pas au siège de Zurich mais à Londres où il était chargé de prospecter systématiquement la clientèle des compagnies maritimes dans les ports européens et de l'Empire britannique. Le choix de la raison sociale « Anglo-Swiss » – alors que les capitaux de la société étaient américains et suisses – souligne bien l'intention des fondateurs de l'entreprise de prospecter par priorité le marché de la grande navigation qui était anglais.

Parmi les grandes orientations maritimes, enfin, il faut mentionner le vaste secteur de l'assurance et de la réassurance. Bien avant la création des premières compagnies d'assurance suisses au cours de la seconde moitié du XIX^e siècle, les banquiers suisses à Paris avaient pris les devants. Au

INDUSTRIELS !

INSTALLEZ VOTRE ENTREPRISE
DANS LE CANTON DE VAUD ENTRE
LES LACS LÉMAN ET DE NEUCHÂTEL.

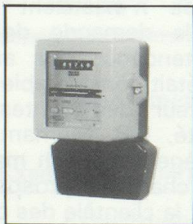
CONFIEZ VOTRE ÉTUDE À L'OVCI
SPÉCIALISTE EN IMPLANTATIONS
NOUVELLES (INNOVATIONS, DIVERSI-
FICATION, FISCALITÉ, MAIN-D'ŒUVRE,
ACQUISITIONS DE TERRAINS OU
D'IMMEUBLES INDUSTRIELS).

OVCI

Office Vaudois pour le développement
du Commerce et de l'Industrie
Av. Villamont 17
1005 LAUSANNE Tél. (021) 23 33 26

LANDIS & GYR

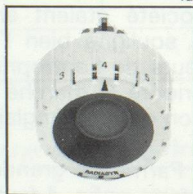
Partout où des valeurs sont enregistrées, influencées et facturées, donc partout où l'on compte, mesuré commande et règle — dans le secteur de l'énergie, dans l'industrie et chez les consommateurs — les produits LANDIS & GYR sont utilisés avec succès à ces endroits importants, depuis plusieurs dizaines d'années déjà.



Votre compteur électrique
comme le disjoncteur qui
le protège, sont signés :
LANDIS & GYR

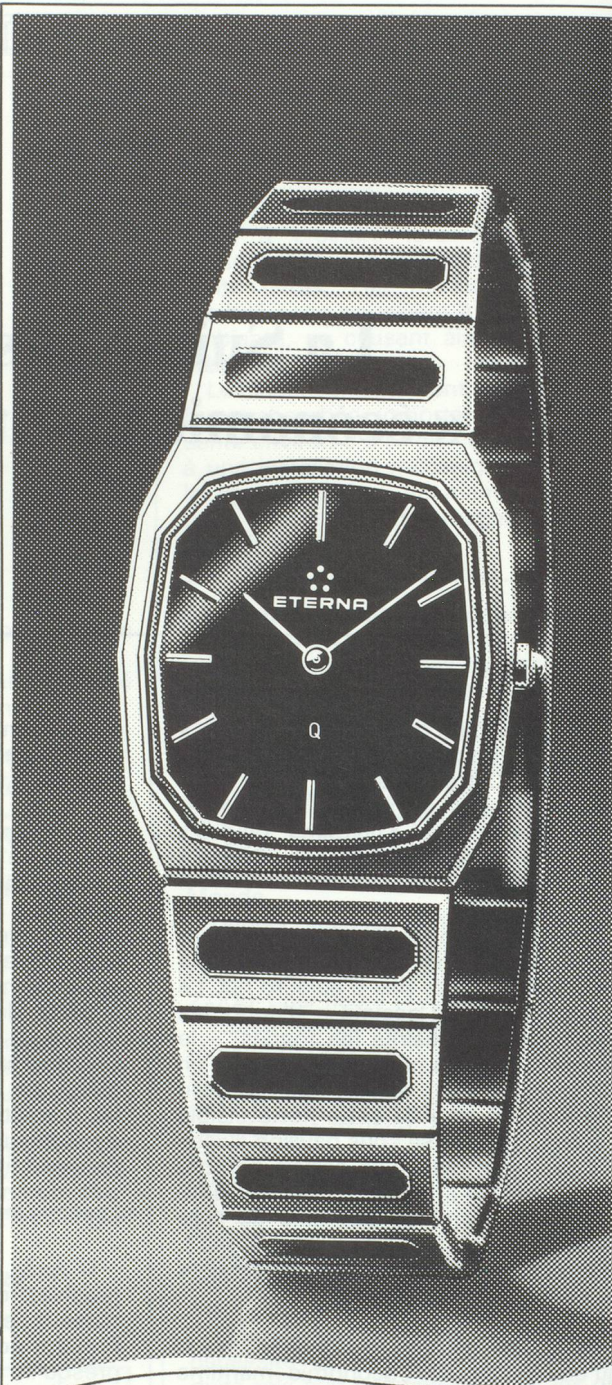


Les stations téléphoniques
à prépaiement qui vous
permettent de communiquer
en France et dans le monde
entier, portent également
la signature : LANDIS & GYR



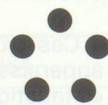
Pour réduire votre budget
chauffage, le robinet
thermostatique RADIAGYR
équipe les radiateurs de votre
chauffage central :
une signature : LANDIS & GYR

Siège Social : 16, boulevard du Général Leclerc 92115 CLICHY
Usine : 59, avenue Jules Guesde 03101 MONTLUÇON



Saphir : la nouvelle matière noble d'Eterna.

L'utilisation du saphir irrayable, serti dans l'acier et or 18 carats confirme une fois de plus l'avance d'Eterna dans la recherche pour la beauté d'une montre. Étanche 30 mètres, munie d'un mouvement ultra plat (hauteur 1,5 mm), la collection "Saphir" vous sera présentée sans engagement. Vous serez surpris par sa beauté, mais vous le serez également par la nouvelle gamme Eterna de 1200 à 2000 francs.



ETERNA

Eta Swiss Quartz

(1) 887.23.23 Téléphonez à Christine
pour un rendez-vous.

FR

Le difficile avènement du pavillon suisse

Comme la plupart des grandes innovations, le pavillon suisse doit son existence à des circonstances exceptionnelles, très exactement à la Deuxième Guerre mondiale. C'est en effet en 1941 que le pavillon suisse parut officiellement et... légalement aux mâts de quatre navires chargés de l'approvisionnement de la Suisse et de l'exportation de produits suisses par des voies maritimes profondément sillonnées par la guerre. Bientôt, cette flotte compta 26 unités et son rôle durant les années noires était considérable. En fait, ce n'étaient pas les premiers bateaux suisses qui sillonnaient la mer. Loin de là. Mais depuis l'adoption, en avril 1941, du Code maritime suisse par le Conseil fédéral et l'ouverture d'un Registre, la Suisse avait pris place parmi les nations maritimes.

Bien avant cette « inauguration » dans des circonstances aussi exceptionnelles qu'empreintes d'événements extérieurs des navires suisses croisaient sous toutes les latitudes. Mais les armateurs étaient obligés de hisser le pavillon du pays qui acceptait de leur conférer leur nationalité.

Une première velléité de pavillon fut esquissée pendant la Première Guerre mondiale lorsque les États-Unis acceptèrent de livrer à la Suisse 240 000 t de blé chargé à bord de navires néerlandais croisant sous pavillon US. A l'époque, le gouvernement impérial allemand accepta d'accorder libre passage au convoi à la condition que les navires portent de chaque côté de la coque l'inscription « Schweiz », que l'emblème national de la croix blanche sur fond rouge soit peint sur la coque et qu'au mât avant soit également hissé le drapeau suisse. C'était une sorte de reconnaissance de fait du pavillon. Elle n'eut pourtant pas de suite et il fallut attendre 1921 que la Conférence internationale des transports de Barcelone proclame le droit de tout État souverain à son pavillon maritime... à la condition toutefois qu'il dispose d'une administration et d'un droit maritimes propres. C'est grâce à cette convention internationale que la Suisse put se doter d'une marine marchande en 1941.

Quant aux bâtiments suisses battant pavillon d'autres nations, leur histoire reste à écrire. Les registres mortuaires des communes suisses livrent certaines indications. Ainsi, on apprend par exemple qu'un Glaronnais nommé Samuel Ott partit au Danemark et en Norvège au début du XVII^e siècle pour y monter une affaire de scierie et de bois. Son entreprise devint un des grands chantiers navals de Norvège. Mais on ignore si elle était également armement maritime.

C'est surtout durant les décennies de la grande émigration vers l'Amérique que l'armement maritime tenta les esprits les plus entreprenants. Il faut savoir que de 1820 à 1910 le nombre des émigrants suisses à destination des U.S.A. était de 237 400 (celui des français était proportionnellement beaucoup plus faible avec 470 900). Or, souvent ces émigrants voyageaient dans de mauvaises conditions, voire honteusement exploités. Ces traitements émurent le pays, et il y eut même des initiatives parlementaires demandant que le Conseil fédéral fournissent des garanties pour la bonne exécution des contrats de transport... Évidemment, dès lors que « cela » se passait hors de Suisse, le gouvernement n'y pouvait plus grand-chose.

Mais il y eut des initiatives privées, c'est-à-dire des « agents d'émigration » suisses qui se fixaient dans les principaux ports d'em-

barquement fréquentés par leurs compatriotes. L'un d'eux, le Saint-Gallois Daniel Steinmann, s'établit à Anvers en 1850. Grâce à l'afflux de Suisses dans ce port, il prit rapidement la décision de les transporter à bord de ses propres navires. Trente ans plus tard, il disposa d'une flotte de trente vapeurs et voiliers capables d'assurer le service transatlantique. Si l'armateur était suisse, son armement ne l'était pas pour autant. Il naviguait sous pavillon belge, mais sa compagnie s'appelait « White-cross-line ».

On cite aussi le cas de la société Blumer à Ancône, fondée par le Glaronnais Peter Blumer en 1788 et qui devint l'un des plus grands comptoirs commerciaux du bassin méditerranéen. Vers 1853, cette entreprise se lança dans l'armement maritime sans toutefois obtenir l'autorisation de hisser le pavillon suisse. Alors, pour afficher sa nationalité, elle choisit de nommer le plus grand de ses trois-mâts « Helvetia ». A Marseille, à la même époque, ce sont les armateurs suisses Debourg et Rüegg et Cie qui sollicitent en vain l'autorisation d'arborer la croix blanche. Tant les autorités françaises que le Conseil fédéral leur opposent une fin de non-recevoir.

En 1850, le consul de Suisse au Havre, Wanner, eut par deux fois à signaler des initiatives maritimes au Conseil fédéral. En mai, il eut vent de ce que le Suisse James Funk à New York était en train de faire construire un grand bateau qui devait s'appeler « Wilhelm Tell » et arborer le pavillon suisse. En novembre de la même année, Wanner signale que les chantiers Whitelock à New York avaient construit un grand paquebot qui devait prendre la mer sous le nom « Helvetia ».

C'est cet engouement pour des noms évoquant la Suisse et le pavillon suisse qui incita les autorités fédérales à s'occuper de ce problème à peine la nouvelle Constitution adoptée (1848). Sans doute, les archives cantonales recèlent-elles encore de nombreux documents sur l'histoire maritime suisse qui sont restés inexploités à ce jour. Il est vrai que la Confédération, une fois constituée sur les bases actuelles en 1848, a attendu longtemps avant de légiférer en matière maritime. Le fait qu'elle y ait procédé durant la Deuxième Guerre mondiale a sans doute contribué à rendre particulièrement rigide la réglementation en vigueur.

Celle-ci prescrit par exemple que le capital social de tout armement suisse, inscrit au Registre maritime, doit être entièrement en mains suisses, de même que doivent être de nationalité suisse tous les administrateurs. C'est une disposition qui exclut d'emblée du bénéfice de l'immatriculation suisse de nombreuses sociétés. Nestlé avec sa flotte de pêche Findus, par exemple, ne pourrait pas arborer le pavillon suisse si, par hypothèse, elle le souhaitait. Cela explique qu'aujourd'hui encore de nombreux « bateaux suisses » sillonnent les mers sous d'autres couleurs. Mais il faut souligner que les pavillons de libre-immatriculation – appelés improprement « de complaisance » – ont plutôt le vent en poupe : tout récemment, le Comité des armateurs français, composé en majorité d'armements nationalisés, a demandé que l'accès à la libre-immatriculation soit facilité. C'est une conséquence de l'exacerbation de la concurrence que les armateurs suisses subissent d'ailleurs de plein fouet face aux concurrents qui bénéficient de leur propre littoral.

moment de la Restauration, on trouve Jean-Conrad Hottinguer et Henri Hentsch à la tête de la Compagnie Royale d'Assurances Maritimes (qui s'ajoutera une branche « vie » en 1820). Elle oubliera le roi et se transformera en « Nationale » à la révolution de 1848. C'est pratiquement entre la percée du tunnel ferroviaire transjurassien du Hauenstein (1858) et celle du Saint-Gothard (1882) que la plupart des compagnies d'assurance suisses ont été constituées. A l'exception de la seule Assurance générale sur la vie humaine, elles sont orientées principalement vers le risque du transport et prennent une part importante au marché de l'assurance maritime, domaine où une compagnie suisse occupe actuellement la première place parmi les assureurs étrangers en France. L'importante expansion prise par la Compagnie Suisse de réassurance (fondée en 1863) se situe également dans le domaine maritime. Elle doit sa réputation en partie au fait que même dans les circonstances les plus difficiles de la Deuxième Guerre mondiale elle a effectué, dès qu'ils étaient demandés, les règlements de sinistres.

Ainsi, la flotte sous pavillon suisse ne représente finalement qu'une petite partie de l'économie maritime de ce pays sans accès direct à la mer. Cette absence de littoral constitue sans doute un inconvénient pour l'économie suisse. A la fin de la Première Guerre mondiale, certains rêveurs avaient imaginé que les puissances y pallieraient en octroyant à la Confédération un port maritime. Ils avaient même avancé celui de Trieste (précédemment autrichien) qui, selon eux, aurait très bien fait l'affaire... C'était l'époque où certains croyaient encore à l'effet miraculeux d'une coopération internationale pleine de promesse au sein de la S.D.N.

Peut-être, la Suisse a-t-elle mieux tiré son épingle du jeu en laissant à l'initiative privée le soin et la responsabilité d'imaginer ses entreprises maritimes avec les moyens du bord. La palette des branches et entreprises que nous venons d'énumérer en porte témoignage. Elle serait incomplète si on ne rappelait l'histoire du régiment suisse de Châteauneuf près de Nancy qui se souleva en 1790. La révolte fut durement matée et les mutins qui échappèrent au supplice de la roue et du gibet furent envoyés aux galères. Au bout de deux ans – le roi étant destitué – c'est en triomphe qu'ils rentrèrent vers Paris où un vaste rassemblement populaire les attendait sur le Champs-de-Mars. En cours de route, ils avaient mis leur bonnet de galérien à l'envers ; ce couvre-chef devint l'emblème de la Révolution française, le bonnet phrygien. L'épisode galérien de l'histoire maritime suisse a ainsi donné naissance à l'un des grands symboles de l'histoire de France.