

La marine suisse [à suivre]

Autor(en): **Gehrig, René**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Le messenger suisse : revue des communautés suisses de langue française**

Band (Jahr): **36 (1990)**

Heft 14

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-848202>

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 marine suisse

Tout le monde connaît cette plaisanterie où l'on se moque à la fois de la marine suisse et de la culture belge. Pourtant, l'un comme l'autre existent. La marine suisse a fait l'objet, en octobre dernier, d'une conférence donnée par M. René Gehrig, personnalité bien connue de la colonie suisse à Marseille. Nous en reproduisons ici de larges extraits (la suite dans un prochain numéro).

Dans notre pays, la partie fluviale navigable se limite presque exclusivement sur le Rhin et encore la partie suisse de ce fleuve se trouve entre Bâle et les chutes du Rhin à Schaffhouse, c'est à dire avec une navigation très limitée.

C'est donc sur le Rhin, mais hors du pays, au départ de Bâle, que se trouve le trafic principal de la navigation fluviale suisse. Bâle est devenu un des plus importants ports de navigation fluviale d'Europe. Une grande partie du trafic de marchandises, à l'importation comme à l'exportation de la Suisse, passe par Bâle, pour être acheminé ou venir des pays d'outre-mer via les ports d'Anvers et de Rotterdam surtout.

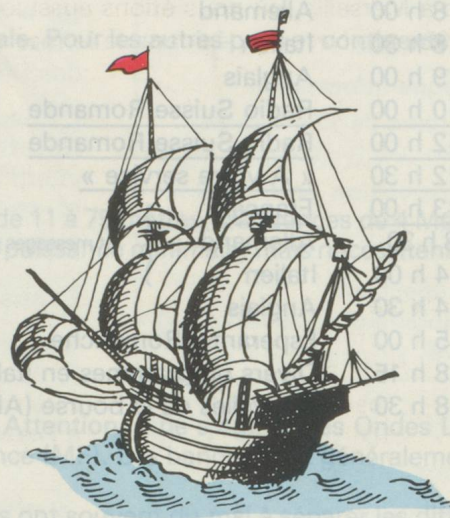
Durant les années 1988/1989, par an, 7 450 automoteurs et barges ont amené plus de 8 millions de tonnes de marchandises et embarqué pour l'exportation près de 400 000 tonnes. Ces chiffres comprennent, à l'importation, environ 4 millions de tonnes de produits pétroliers et plus d'un million de tonnes de divers métaux. A l'exportation, environ 100 000 tonnes de métaux travaillés et 35 000 tonnes de machines et véhicules fabriqués en Suisse.

La flotte fluviale suisse se composait en 1988 de 287 bâtiments, dont 175 automoteurs, 54 barges et 16 bateaux pour passagers qui font du tourisme sur le Rhin de Bâle à Rotterdam.

Le port des deux Bâle (Bâle Ville et Bâle Campagne) emploie environ 1.400 travailleurs et les navigateurs sur la flotte fluviale suisse sont plus d'un millier dont environ 130 de nationalité suisse.

Navigation en haute mer :

Vers 1850, le pavillon à croix blanche avait déjà été dressé au sommet des mâts du Guillaume Tell et de l'Helvétie, deux navires construits par des citoyens suisses résidant aux Etats-Unis. James Funk, un ancien matelot devenu capitaine, ainsi que les dirigeants d'une société new-yorkaise, la maison Whiteloc, avaient reçu du Conseil Fédéral l'autorisation de battre pavillon suisse.



Trente ans plus tard, une trentaine de voiliers et de vapeurs appartenant à un armateur saint-gallois, relie l'Europe aux amériques : la White-Cross Line (Compagnie de la Croix-blanche) navigue en fait sous pavillon belge, tout en portant les couleurs helvétiques.

Le pavillon suisse d'aujourd'hui doit beaucoup à un homme politique, le Conseiller Fédéral Jacob Dubs - Président de la Confédération en 1864 qui avait conçu un projet de loi maritime, il y a plus de 100 ans. Il avait étudié deux propositions pratiques visant à doter la Suisse d'un port de mer ... soit en participant à la modernisation du port danois d'Elsener, soit en créant un port libre entre Livourne et Nice, sur la Méditerranée !! Mais le résultat des prises de contact avec les puissances maritimes ne fut guère encourageant et l'idée fut donc abandonnée.

Cependant durant la première guerre mondiale, la Suisse souffrait du manque croissant de tonnage et on essaya d'y suppléer en affrétant pour de longues périodes des navires étrangers, mais cette expérience se solda par des pertes importantes. Ces navires affrétés arboraient une grande croix blanche sur fond rouge, peinte des deux côtés, à l'avant et à l'arrière. Ils assuraient le ravitaillement du pays. Le port de transit pour la Suisse, sur la Méditerranée (d'ailleurs à peu près le seul était Cette, maintenant Sète).

A cette époque là, les moyens de transport terrestre se limitaient au chemin de fer et les formalités douanières s'effectuaient tant au port de Cette qu'à la frontière franco-suisse de Bellegarde.

Cela a amené les spécialistes des transports, les transitaires, à ouvrir des bureaux, aussi bien à Cette qu'à Bellegarde, en y envoyant du personnel suisse.

C'est d'ailleurs ainsi que notre père, Joseph Gehrig, s'est trouvé, début 1917, à Bellegarde, pour le compte de la Sté Natural-Bâle, avec sa jeune femme.

La guerre terminée, les navires ravitailleurs ont pu venir jusqu'à Marseille, délaissant Cette et le père Gehrig a été nommé directeur de Natural, installé au 48, rue de la République à Marseille, où nous étions aussi logés.

(C'est en 1922 que Natural, décidant de fermer ses agences en France, Joseph Gehrig créa sa propre affaire qui devint par la suite une des plus importantes sociétés de transports internationaux de France et d'Europe, connue dans le monde entier).

En 1921, la Conférence générale des communications et du transit de la Société des Nations à Barcelone reconnaissait le pavillon des navires de tout état sans littoral maritime, lorsque ces navires étaient enregistrés dans un lieu unique déterminé, situé sur son territoire. Ce lieu constitue pour ces navires le port d'enregistrement. La loi suisse sur la navigation maritime détermine que Bâle est le port d'enregistrement des navires suisses dans le



sens de la déclaration de Barcelone.

Au début de la seconde guerre mondiale, on pense encore pouvoir se tirer d'affaire, sans pavillon maritime suisse. La Suisse affrète des navires étrangers, principalement grecs, qui transportent d'outre-mer en Europe les marchandises dont notre pays a besoin. Le système fonctionne plus ou moins bien jusqu'à l'entrée en guerre de la Grèce, ce qui barre l'accès de la Méditerranée aux navires grecs. Les marchandises à destination de la Suisse s'accumulent alors principalement à Lisbonne.

Ce port devint le point de transit pour le ravitaillement de la Suisse, mais les transports terrestres ayant évolué, ce sont de longues files de camions-remorques, arborant le drapeau suisse sur les baches, sur toute la longueur du véhicule, qui sillonnent les routes, entre Genève et Lisbonne, à travers le sud de la France et l'Espagne. Là encore les transitaires suisses ont délégué leur personnel au Portugal, pour assurer les formalités et manipulations de transit.

Pour transporter ces marchandises en provenance d'outre-mer, il ne reste qu'une solution : créer sa propre flotte sous pavillon suisse.

La législation maritime nationale indispensable est créée en quelques semaines et le Conseil Fédéral peut mettre en vigueur l'Arrêté du 9 avril 1941 concernant la navigation maritime sous pavillon suisse. Peu de jours après, les premiers navires sont inscrits dans le Registre Suisse. La flotte suisse et les navires étrangers affrétés rendent à l'approvisionnement de notre pays, pendant la guerre, d'incomparables services. Notre flotte subit quelques pertes ; les navires Maloja, Albula et Generoso coulent à la suite de bombardements, (erreur ou de contacts de mines).

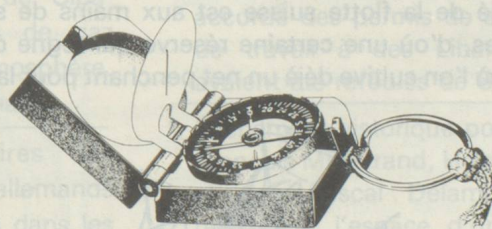
A la fin de la guerre, une commission se met au travail pour rédiger la nouvelle loi maritime suisse devant remplacer l'Arrêté de 1941 et qui doit, non seulement régler quelques aspects de la navigation, mais devenir un véritable « Code Maritime ».

Après de multiples réunions, la Loi Fédérale sur la navigation maritime sous pavillon suisse est approuvée par les Chambres Fédérales, le 23 septembre 1953. Elle entre en vigueur le 1/1/57, puis est révisée le 1^{er} août 1977.

Au terme de la loi, le Conseil Fédéral exerce la haute surveillance sur notre navigation maritime. La surveillance directe est de la compétence du Département Politique Fédéral, surveillance qu'exerce l'Office Suisse de la Navigation Maritime à Bâle. La part importante attribuée à nos consulats dans l'exercice de cette surveillance et du contrôle de notre navigation est une des raisons principales pour laquelle il apparaît recommandable de placer la navigation sous la surveillance du Département Politique Fédéral. L'Office du Registre des Navires Suisses tient donc le registre des navires suisses. La Commission Suisse de la Navigation Maritime a des fonctions consultatives.

Les règles de notre loi concernant la nationalité des navires sont très sévères, pour éviter qu'en cas de conflit, nos navires soient pris ou coulés par les parties belligérantes sous prétexte qu'ils représentent des intérêts étrangers, respectivement ennemis.

L'armateur suisse est la figure centrale de l'exploitation de nos navires. Qu'il soit propriétaire, usufruitier ou loca-



taire du navire, il doit l'armer et l'approvisionner. Il appartient à l'armateur de nommer et de congédier le capitaine.

Chaque navire est muni d'une lettre de mer suisse, en quelque sorte d'un passeport.

Développement et état de notre marine marchande :

31/12/1941	8 navires	port en lourd	47030 tonnes
31/12/1953	34 navires	port en lourd	197515 tonnes
31/12/1973	27 navires	port en lourd	349784 tonnes
31/12/1979	32 navires	port en lourd	414685 tonnes
26/07/1989	21 navires	port en lourd	362768 tonnes

Cinq armateurs gèrent actuellement ces 21 navires.

Huit de la Cie Suisse-Atlantique SA à Lausanne :

Grischuna, Lausanne, Lavaux, Moléson, Nyon, Romandie, Sils et Vanil.

Six de la Sté Vinalmer SA Genève :

Cervin, Chemist Lutétia, Léman, Rhône, Valais et Vinlandia.

Trois de la Keller-Line SA à Bâle :

Anzère, Murten et Villars.

Trois de la Massoel à Genève :

Fribourg, Lugano et Sarine.

Un de la Contal Shipping à Zürich :

Le Waldhorn.

Les plus importants étant les Cervin, Moléson, Nyon qui gravitent autour de 60 000 tonnes en lourd.

Qui sont ces Armateurs ?

Jusqu'en 1987, ils étaient sept qui géraient trente-quatre navires, aujourd'hui cinq seulement.

Les forces respectives des armateurs dans la marine suisse sont très inégales. L'un deux, Contal-Shipping s'occupe d'un seul navire ; deux autres contrôlent ensemble plus de la moitié du parc maritime à croix blanche.

Les spécialités sont assez bien réparties. Un « donne » plutôt dans le navire frigorifique, un deuxième dans le trafic de ligne ; notamment sur les côtes africaines. Un troisième gère une flotille de bateaux-citernes, non pas pour du pétrole, mais pour des alcools et des produits chimiques.

Plusieurs arment également, en plus des bateaux suisses, des navires voguant sous d'autres pavillons, notamment libériens. Dernière distinction importante : près de la moitié de la flotte suisse est aux mains de sociétés familiales, d'où une certaine réserve qui règne dans un milieu où l'on cultive déjà un net penchant pour la discrétion.



A tout seigneur, tout honneur :

La Compagnie Suisse-Atlantique à Lausanne qui avait douze navires en 1987, en a encore huit fin juillet 1989. C'est un peu la « Swissmer » des océans. Elle n'a rien toutefois d'une compagnie nationale, mais fait partie du groupe André & Cie SA, un des géants du grain. Elle est la seule du pays qui gère, sous pavillon suisse, ces gros transporteurs des océans que sont les Panamax, des cargos de plus de 60 000 tonnes, taillés sur mesure pour le franchissement des écluses de Miraflores et de Pedro Miguel.

De son centre névralgique à Lausanne, Suisse-Atlantique contrôle ces huit bâtiments sous pavillon suisse et quelques unités enregistrées à l'étranger. Ils arborent normalement sur leur cheminée la Croix de St-André, le pavillon jaune et rouge, emblème de la compagnie.

Le « service équipage » recrute environ 4 500 hommes par année, dont une bonne partie de nouveaux qui signent ainsi leur premier contrat avec la compagnie. L'importance du Groupe André fait aussi la force de cette entreprise maritime.

Les navires de Suisse-Atlantique sont principalement des « vraquiers » conçus aussi bien pour le transport des céréales que pour celui de toutes marchandises en vrac : charbon, bauxite, fer, sucre, bois, phosphates, acier. La Sté Alpina-Reederei avait jusqu'en 1987 environ cinq navires de haute mer sous pavillon helvétique. A ce jour, elle n'en a plus aucun.

Depuis son siège fixé à Bâle, au bord du Rhin, près du port de Petit-Huningue, elle gère toute une flotille de péniches, chalands et pétroliers qui assurent depuis des années la navette entre Bâle et Rotterdam. Près de quatre-vingt bateaux qui transportent chaque année plus de 6 millions de tonnes de marchandises, du carburant pour les deux tiers. Mais donc depuis ces dernières années Alpina a abandonné la navigation en haute mer pour se consacrer à la navigation fluviale uniquement.

Toutefois, il faut noter qu'Alpina est l'une des plus anciennes compagnies maritimes suisses. Elle possédait en 1941, sous la raison sociale Schweizerische Reederei AG, les premières unités inscrites au registre helvétique, le Calanda et le Maloja. Aujourd'hui les actionnaires principaux sont une holding appartenant au groupe Bühler, ainsi que la fondation Ernest Goehner (Panalpina Welttransport AG) et la Schweizerische Reederei ou Neptun SA à Bâle qui assure, en même temps, le management d'Alpina Reederei.

Le canton de Genève abrite deux compagnies suisses de taille moyenne. La première, Fermar, exploitait déjà au lendemain de la dernière guerre, un petit navire tanker de 440 tonnes, le Leman. Devenu la Vinalmar, elle comptait dans les années 1985 à 87, six navires-citernes, mais actuellement, elle gère encore cinq pinardiers spécialisés dans le transport de vins, de liqueurs (notamment du cherry, entre l'Espagne et la Grande-Bretagne), ainsi que l'huile d'olive et des produits chimiques. Le joyau de sa couronne est le Cervin construit en 1982.

La seconde, la compagnie Massoel, gère trois cargos à pavillon suisse et aux noms bien de chez nous : Sarine, Fribourg et Lugano. Mais elle ne compte qu'un faible pourcentage de Suisses à bord de ses unités, deux par navire, soit un cinquième des équipages formés en majorité de Yougoslaves.

Fait unique dans la marine helvétique, le patron de Massoel, Giorgio Sulser, un Tessinois, a commencé sa carrière comme simple mousse et a gravi tous les échelons à bord de navires suisses. Ayant suivi une école navale à

Camogli (Italie) il fut engagé comme officier chez Suisse-Atlantique, puis devint capitaine à l'âge de 28 ans. Un an plus tard il est devenu indépendant et gère des bateaux pour le compte de tiers.

Sise à quelques encablures du jet d'eau de Genève, la compagnie Massoel partage des bureaux et a des employés communs avec la Société Acomarit qui gère une trentaine de navires voguant sous toutes sortes de pavillons.

Cheminée marquée d'un grand « T », deux navires suisses étaient armés, jusqu'à ces dernières années, par la Compagnie Suisse Outre Mer à Zürich. L'Albula et le Bernina. A l'heure actuelle, elle n'en a plus. Cette société créée en 1949 à Genève par la banque Pictet, vendu sa flotte au baron suisse Heinrich von Thyssen Bornemisza, le petit-fils du fondateur des aciéries de la Ruhr. Puis ces derniers temps, les deux ou trois derniers navires suisses ont été cédés et cette compagnie n'a donc plus de navires helvétiques.

à suivre...

la Suisse

AU FIL DES JOURS

Décembre 1989

- * Taux d'inflation au plus haut niveau depuis 1982. Les spécialistes prévoient une hausse de 1,1, à 1,2 % pour le seul mois de novembre.
- * Journée mondiale du Sida. L'aide suisse contre le sida organise une série d'actions pour contribuer à enrayer l'expansion de la maladie et à renforcer la solidarité avec les personnes touchées.
- * Création en Valais d'un comité d'initiative dont le but est d'amener dans la vallée du Rhône les touristes et skieurs par vols charters. Le nouvel aéroport de Sion, avec vol sans visibilité, sera ouvert l'an prochain.
- * Le Conseil National refuse une proposition socialiste d'amputer d'un demi-milliard de francs le budget militaire 1990.

- * La Communauté Européenne décide de poursuivre ses négociations avec la Suisse sur le trafic routier à travers les Alpes en tenant compte des impératifs de la protection de l'environnement et en développant le trafic combiné rail/route.
- * A Bâle, rupture d'une canalisation dans une usine de Ciba-Geigy. Quelques kilos de gaz s'échappent dans l'atmosphère. Aucun blessé n'est signalé.
- * Les comptes bancaires des anciens dirigeants est-allemands pourraient être bloqués dans les 24 heures si les nouvelles autorités de RDA en faisaient la demande.
- * Une vaudoise devient la 1^{re} femme en Suisse à obtenir la maîtrise fédérale de fromagère.



- * Peter Arbenz, le délégué aux réfugiés, donne sa démission avec effet au 30 juin prochain.
- * Faisant une entorse à sa législation, le gouvernement italien accorde des permis de séjour et de travail à des Libanais qui avaient été refoulés de Suisse.
- * Événement historique pour Bâle. François Mitterrand, Helmut Kohl et Jean-Pascal Delamuraz s'y retrouvent l'après-midi. Les trois Présidents viennent prendre connaissance de la « déclaration tripartite rhénane », essai pilote de collaboration économique dans la région du Rhin supérieur qui doit préfigurer l'Europe de demain.