

La marine suisse

Autor(en): **Alliaume, Philippe**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Suisse magazine = Swiss magazine**

Band (Jahr): **- (2007)**

Heft 213-214

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-849569>

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.

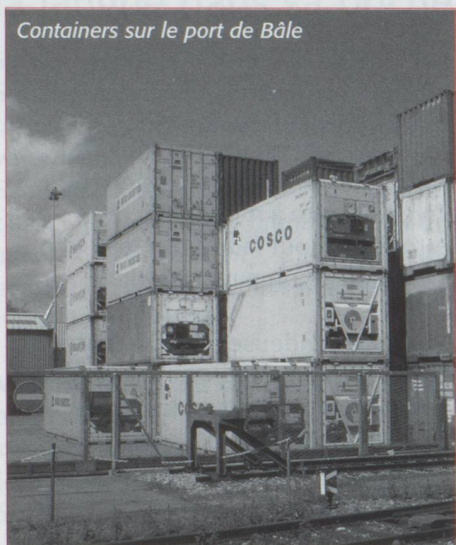
Haftungsausschluss

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

J'entends ricaner ceux qui pensent comme Graham Greene que la Suisse en est restée aux coucou-clocks et au chocolat. La marine suisse – sur eau douce et sur eau salée – est et a été une réalité économique et politique. Laissez-vous bercer par les flots, nous allons vous conter son histoire.

Containers sur le port de Bâle



Imaginer une flotte maritime de commerce répond quand on y réfléchit à une évidence pour la Suisse. Il faut pour cela être courageux, et aimer les difficultés. Rien d'étonnant pour un peuple qui a choisi de coloniser un pays difficile et en pente pour y vivre. Il y a beaucoup d'eau en Suisse, mais sous forme de glaciers, de névés, de torrents, de rivières et de lacs. Seul le Rhin est réellement navigable en Suisse, et seulement sur la partie située entre Bâle et Schaffhouse. C'est donc en sortant de Suisse que le Rhin devient une autoroute d'importation et d'exportation des matières premières qui font défaut à la Suisse et des produits manufacturés qu'elle produit et exporte. 15 % du commerce extérieur de la Suisse passe par les ports de Bâle et plus d'un tiers des besoins en huiles minérales. Ce sont 9 millions de tonnes qui transitent par Bâle chaque année. La Suisse jouissant d'ailleurs dans le cadre de la convention de Mannheim du libre accès à la mer, le Rhin est classé « eaux internationales » jusqu'au milieu de Bâle.

Parmi les 26 États (hors CEI) ne jouissant pas d'un accès à la mer, la Suisse

se place nettement en tête des six qui ont une flotte marchande. Et même si le personnel est de plus en plus étranger, la Suisse n'en compte pas moins de nombreux capitaines et officiers diplômés.

Après le Suisse aux bras nouveaux, le Suisse au nœud marin

Au-delà de l'eau douce, la marine suisse sait aussi affronter le sel.

On fait souvent remonter la création de la marine suisse aux difficultés d'approvisionnement pendant la Seconde Guerre mondiale. Le Conseil fédéral, persuadé que la marine est un sujet d'initiative privée, se refusait à créer une marine marchande.

Cela avait déjà conduit la Suisse à de graves difficultés lors de la Première Guerre mondiale. Les navires étrangers affrétés par la Suisse, bien que peints de grandes croix blanches devant et derrière, étaient coulés sans autre forme de procès par les belligérants. En outre, ils débarquaient presque tous à Sète (Celle à l'époque), où la marchandise prenait le rail direction Bellegarde pour y être dédouanée. Joseph Gehrig, pilier de la colonie suisse de Marseille, fut l'un des transitaires de Natural-Bâle, dès 1917 à Bellegarde, avant d'en être le directeur à Marseille après la guerre, puis de fonder sa propre compagnie de transports internationaux en 1922.

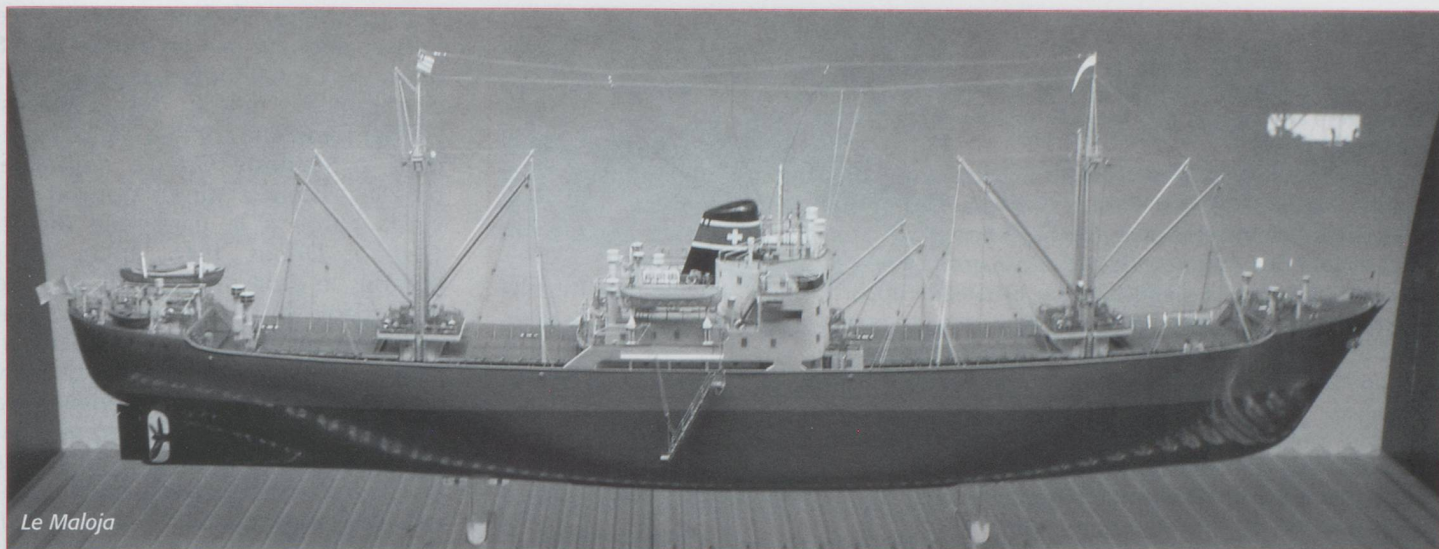
La solution à nouveau adoptée au début du second conflit, affréter des navires grecs afin de ravitailler la Suisse, conduisit à un blocage complet lorsque l'entrée en guerre de la Grèce rendit impossible la navigation en Méditerranée. Les marchandises suisses arrivaient alors à Lisbonne et y restaient bloquées.

Le Conseil fédéral se résolut enfin, en 1941, à acquérir la flotte et à la doter du pavillon suisse. À condition que les marchandises soient destinées exclusivement à la Suisse, le bateau bénéfici-

ciait de la protection réservée aux neutres. Mais en temps de guerre, on ne respectait déjà plus ce statut, ce qui vaudra au *Maloja*, le n°2 de la flotte suisse, chargé de coprah et largement peint « Switzerland », d'être mitraillé, torpillé et envoyé par le fond en 1943 au large de la Corse. Ce méfait attribué à l'époque aux Allemands était en fait une erreur de l'aviation britannique. Arrivés en Corse, les quelques rescapés durent d'abord affronter les Italiens en négociation d'armistice, puis être pris pour des prisonniers de guerre allemands en fuite. Les bateaux suisses furent aussi victimes des mines de l'Atlantique, peu respectueuses des pavillons, de torpillages par des U-Boot allemands (*Mount Lycabettus*), sous pavillon grec mais avec un marquage Switzerland et le drapeau et même d'un « Pearl Harbour » lorsqu'un bateau suisse, l'*Albula*, fut coulé dans le port de Marseille par la chute de grues endommagées par les combats.

La machine législative moud lentement

À la fin de la guerre, la Suisse décide enfin de mettre en chantier une véritable loi destinée à remplacer l'arrêté urgent de 1941. Approuvée en 1953 et entrée en vigueur en 1957 – il s'agit de marine marchande pas de régate de vitesse – la loi sera révisée en 1977. Elle confie au Conseil fédéral la haute surveillance de la navigation maritime, qu'il fait exercer par l'Office suisse de la navigation maritime à Bâle, pour compte du DFAE. Rappelons que Bâle est juridiquement le port d'attache de tous les navires suisses, même ceux qui n'y sont jamais passés. La surveillance du pavillon suisse est scrupuleuse car il faut pouvoir garantir sa neutralité et éviter qu'en cas de conflit l'une des parties puisse arguer de l'asymétrie des intérêts pour couler un des navires. C'est ce qui est arrivé au



Le Maloja

Corte Real, un navire portugais affrété par la Suisse, prétendant transporter des marchandises suisses, mais dont la destination était falsifiée et constitutive de contrebande de guerre. Les Allemands l'ont coulé, après avoir permis à l'équipage de le quitter. Parmi les bizarreries de pavillons, on

l'Europe aux Amériques. Ils appartenaient à un armateur saint-gallois, propriétaire de la *White-Cross Line*. Portant haut les couleurs helvétiques, les bateaux naviguaient en fait sous pavillon belge, faute toujours de décision politique. Un courageux conseiller fédéral, en 1864 déjà, Jacob Dubs, tentait de mettre sous toit une loi maritime et simultanément de doter la Suisse d'un port de mer en modernisant le port danois d'Elseneur ou en fabriquant de toutes pièces un port libre entre Livourne et Nice. L'accueil plus que frileux des puissances maritimes conduisit à abandonner le projet. Parmi les innombrables sollicitations de créer un

année plus de 600 personnes au service équipage.

Citons également la Genevoise Massoel, dirigée en son temps par le Tessinois Giorgio Sulser. Mousse à bord de bateaux suisses, il suivit une école navale à Camogli, devint officier chez *Suisse Atlantique*, capitaine à 28 ans, et gestionnaire pour compte de tiers à 29. la société est toujours dirigée par Giorgio Sulser.

Et rendons hommage à Charles Keller, qui fonda avant-guerre à Lisbonne sa propre compagnie maritime, arborant un drapeau suisse qui n'était pas encore un pavillon, avant de fonder après-guerre à Bâle la Keller-Shipping et à Genève la Transocéanique-Suisse. Malgré son dynamisme, ce dernier dut se résoudre, dans les années 80, à réduire sa flotte et le caractère suisse de ses équipages, devant les obstacles innombrables dressés devant le trafic de ligne suisse.

Le Calenda et son double pavillon



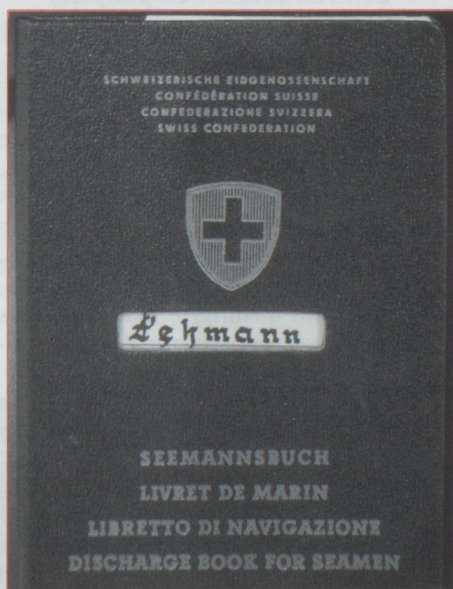
compta aussi le *Calanda*, prêté par la Suisse au CICR, et naviguant donc sous pavillon à croix blanche mais peint de la croix rouge du CICR, et d'étonnants pavillons helvético-grecs.

La volonté d'une marine remonte bien avant les conflits mondiaux.

Mais ce n'est ni à la Seconde ni à la Première Guerre mondiale qu'il faut remonter pour trouver les origines du dynamisme des armateurs suisses. Au milieu du XIX^e siècle, des Suisses résidant aux États-Unis avaient réclamé au Conseil fédéral l'autorisation de battre pavillon à croix blanche. Deux bâtiments, construits par des Suisses et bien évidemment nommés le *Guillaume Tell* et l'*Helvétie* avaient ainsi pu hisser le drapeau suisse. Vers la fin du siècle, une trentaine de bâtiments, à voile et à vapeur, reliaient

pavillon suisse que refusa le Conseil fédéral, l'une visait à pouvoir transporter sous pavillon suisse les nombreux compatriotes qui émigraient aux États-Unis. Les initiateurs du projet espéraient par là même les faire échapper aux ignobles conditions de transport de l'époque.

Plus d'un siècle plus tard, il restait encore cinq armateurs suisses (six aujourd'hui), mondialement connus. Un peu comme les banquiers privés, ce sont pour la moitié d'entre eux des sociétés familiales, discrètes et efficaces. La plus connue est sans doute *Suisse-Atlantique S.A.*, à Renens, société sœur du géant du grain André & Cie qui a connu les turbulences que l'on sait. Les bâtiments sont des vraquiers panamax de plus de 70 000 tonnes auxquels se sont ajoutés des porte-conteneurs de taille moyenne. *Suisse-Atlantique* recrute chaque



La flotte suisse aujourd'hui

Nous ne mentionnerons ici que les bateaux sous pavillon suisse, et non les bateaux étrangers affrétés par des sociétés suisses. Il y a actuellement 6 armateurs suisses de bateaux suisses.

Suisse Atlantique, à Renens, arme 12 bateaux appartenant à Oceania Shipping AG à Coire. Baptisés *Général Guisan*, *Corviglia*, *Celerina*, *Silvretta*, *Silvaplane*, *Engiadina*, *Lausanne*, *Sils*, *Maerks Jaun*, *Maerks Jenaz* et *Saint-Cergue*, ils ont tous moins de 10 ans et sont des vraquiers de classe panamax, handy et des porte-containers.

Massoel Gestion à Genève, arme 6 bateaux appartenant à des sociétés fribourgeoises. Elle fait ainsi naviguer le *Glaris*, l'*Appenzell*, le *Martigny*, le *Lugano*, l'*Andermatt* et l'*Arosa*, tous nés au troisième millénaire.

Reederei AG à Zurich, fait naviguer deux bateaux zougois, le *Curia* et le *Turicum*, plus anciens.

Enzian Shipping à Berne, opère 10 bâtiments bernois, nommés *Marie-Jeanne*, *Claudia*, *Kathrin*, *Alessia*, *Sabina*, *Celine*, *SCL Bern*, *SCL Thun*, *Safmarine Basioka*, *Safmarine Leman*. Une partie importante sont des « combi-freighter » des années 2000, plus petits.

ABC Maritime à Nyon opère 3 bateaux de San Benedetto Maritime à Amriswil, le *San Benedetto*, le *San Bernardino* et le *San Beniamino*, des chimiquiers et un bitumier.

Megachemicals à Bottighofen, est spécialisée dans les chimiquiers, appartenant à des sociétés de Frauenfeld. Au *MCT Matterhorn* et au *MCT Monte-Rosa*, lancés en 2006 et 2007 se joindront bientôt les *MCT Stockhorn* et *Breithorn* en construction.

D'après les chiffres disponibles, la flotte continue de croître. En 1974 : 26 bateaux pour plus de 300 000 dwt(*). En 1986 : 34 unités pour plus de 580 000 dwt, avec un âge moyen de 10 ans. En 1998 : 20 bateaux pour un tonnage de 790 000 dwt et toujours un âge moyen de 10 ans. Actuellement : 34 bateaux pour plus de 800 000 dwt et un âge moyen de quatre ou cinq ans.

Si en 1965, les deux tiers des équipages des bateaux suisses étaient de nationalité suisse, il ne restait en 1997 que 11 % des 400 membres d'équipage à arborer le passeport suisse, dont tout de même six capitaines. Les autres étaient Allemands, Chiliens, Indonésiens, Italiens, Yougoslaves, Bosniaques, Croates, Philippins, Polonais, Slovaques, Slovènes, Espagnols et Ukrainiens. En 2002, il ne restait que 3 % de Suisses, soit douze marins sur le demi-millier de navigateurs. Mais le registre de la Lloyd's de Londres indique encore non pas 6 mais 27 compagnies maritimes enregistrées en Suisse, opérant 278 bateaux dont bien sûr plus de 90 % sous pavillon de complaisance.

(*) La dwt (DeadWeight Tonne) est la charge totale du navire. Son poids maximal en charge moins son poids à vide. La dwt comprend donc équipage, passagers, eaux, fuel, bagages, etc. La Long ton est la tonne avoirdupois, d'environ 1 016 kg, à ne pas confondre avec le tonneau, mesure de volume valant 2,83 mètres cubes.

Contrairement aux peuples, les bateaux heureux ont une histoire

Après ce que nous venons de vous conter, vous pourriez penser que la marine suisse est une longue suite de naufrages, de torpillages et de faillites. Ce serait oublier bien sûr les Suisses rescapés du Titanic, dont nous vous avons conté l'histoire il y a deux ans, les navigateurs qui gagnent en course, de Fehlmann à Alinghi, mais aussi les navires de commerce que l'on a baptisés les *lucky-ships*.

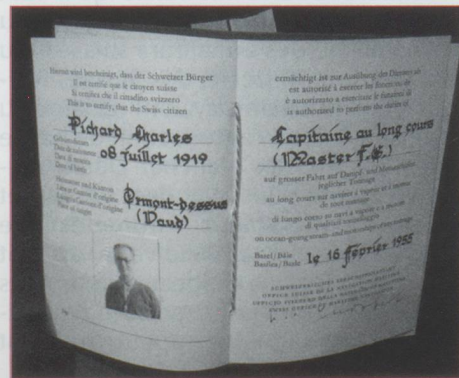
Traditionnellement, un bateau de la Compagnie Suisse-Atlantique porte toujours le nom de *St-Cergue*, commune d'origine de la famille André fondatrice du groupe. Celui de 1937 est un céréalier de 7 600 tonnes, qui navigue entre États-Unis et Pays-bas. Il

est commandé par un capitaine de légende, le Bernois Fritz Gerber.

Né au tournant du XIX^e siècle, après des études à Fribourg, il s'engage dans un cap-hornier. Pendant 10 ans, il fera régulièrement le tour du monde sur ces immenses voiliers, allant d'Europe en Australie par le cap de Bonne-Espérance pour revenir ensuite par le cap Horn. La Première Guerre mondiale le ramènera en Suisse, où il fera son service dans l'infanterie. Point de marine de guerre en Suisse. Après la première guerre, il naviguera de l'Extrême-Orient à la Sibérie, avant de prendre le commandement d'un baleinier. Durant chaque saison de chasse, d'une durée de trois mois, il sera même harponneur, affichant un tableau de chasse de plus de 230 baleines par saison. Même si la baleine bleue est aujourd'hui une espèce qu'il

faut protéger, il faut imaginer ce Suisse, pointant sur un animal de 18 mètres et de 100 tonnes, le canon harponneur au milieu des icebergs. Gerber remplira comme caporal pendant la Seconde Guerre mondiale, puis sera licencié afin de pouvoir servir la patrie à la passerelle du *St-Cergue*. Début 1941, après avoir obtenu le droit de sortir du port de Rotterdam, le *St-Cergue* – sous pavillon panaméen – s'intégrera dans un convoi allemand à destination de New York via Hambourg. Le convoi sera bombardé, mais pas le *St-Cergue*, toujours chanceux. Chanceux aussi les clandestins que le commandant découvre à bord en pleine mer, et qui étaient aussi nombreux que l'équipage. Avant de faire escale aux Féroé, le *St-Cergue* sera d'abord arraisonné par un croiseur anglais qui le soupçonne de forcer le blocus, et verra ensuite la moitié hollandaise de l'équipage l'abandonner, ces derniers ayant choisi l'embarquement à bord d'un neutre pour fuir la Hollande occupée.

Une fois le pavillon suisse établi, le *St-Cergue* reçut le n°5 sur le registre. Durant toute la guerre, il continua ses transports, et échappa aux torpilles allemandes et aux balles de la RAF. Il sauva de nombreux marins, ceux d'un pétrolier norvégien qui avaient erré 10 jours en 1942 après un torpillage, les 209 survivants du Hollandais Jaegersfontein. Le *St-Cergue* crut sa dernière heure arrivée lorsque le sous-marin à l'origine du torpillage du Hollandais fit surface devant lui et commença à décrire de grands cercles. Mais après avoir hissé un sympathique « Bon Voyage », le sous-marin disparut en plongée, bientôt bombardé par des avions américains. La traversée jusqu'à Gibraltar avec 300 passagers surnuméraires obligea à fabriquer des ustensiles en bois pour nourrir tout ce monde, y compris les marins qui avaient cédé leurs cou-



Marins suisses au service étranger

La petite taille de la marine suisse amenait parfois à de curieux mercenariats. Au XIX^e siècle, un Vaudois nommé David a gravi tous les échelons de la marine britannique après un engagement comme mousse. Un Lay de Lausanne commandait une goélette et un Neuchâtelois, Eugène Reymont, était capitaine de vaisseau de la marine américaine avant de se noyer en 1861 en mer de Chine. Deux autres Neuchâtelois, Georges de Perrot et son père Samuel de Perrot, furent officiers de la marine à voile de sa gracieuse majesté britannique.

chettes aux femmes et aux enfants. On ne parla pas trop de cet acte héroïque, la neutralité ne permettant pas trop de recueillir un équipage américain en pleine mer.

Les hauts faits du *St-Cergue* sont innombrables. Sauvetage de l'équipage du *Mello* au large du Horn, après un feu chimique, le broyage d'un des canots par l'hélice arrière et une attaque de requins. Notons au passage qu'en vertu de la convention de Bruxelles, la cargaison est intégrée à la prime de sauvetage, une bonne affaire pour l'armateur.

Plus tard, l'héroïque Gerber commandera l'*Eiger*, puis naviguera pour des compagnies étrangères, avant de commander en avril 1952 le *Général Dufour* pendant deux mois et de mourir au Chili d'une crise cardiaque.

Vous le verrez dans les encadrés, la marine suisse, malgré les obstacles de



Le MCT Monte Rosa

la concurrence internationale, malgré son absence d'accès à la mer, malgré l'aggravation des conditions économiques, continue d'investir et de s'adapter à un monde qui change. Même si aujourd'hui à peine 10 % des bateaux et des équipages affrétés par la Suisse arborent le passeport ou le pavillon à croix blanche, 400 personnes et 30 bateaux continuent de porter haut nos couleurs.

Espérons qu'à l'instar d'une autre flotte, la dégradation continue des conditions économiques ne nous conduira pas à un pénible « atterrissage » et à la disparition du pavillon suisse.

Visitant tous les ports du globe, luttant avec la ténacité du montagnard contre les difficultés de la mer, notre vaillante marine de commerce s'inscrit dans l'histoire et témoigne elle aussi d'une neutralité active.

PHILIPPE ALLIAUME

INFOSPLUS

Vous trouverez d'autres détails dans *Le Messenger suisse* n° 14 de février-mars 1990

Le Messenger suisse n° 16 d'avril-mai 1990

Suisse Magazine n° 185-186 de janvier-février 2005, les Suisses du Titanic

Le livre d'Olivier Grivat et Jean-Jacques Grezet *Marine Suisse sur les océans*, Éditions Mondo Heimthafen Basel, *Die Schweizer Rhein- und Hochseeschiffahrt*, de Barbara Lüern, © 2003 Christoph Merian Verlag *Die Schweizer Handelsschiffe 1939-1945*, de Walter Zürcher chez Koehler-Verlag *Ship's Monthly*, avril 1999.

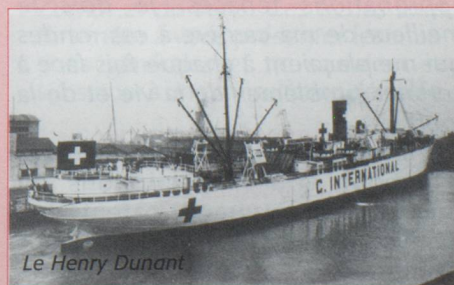
Les sites internet
<http://www.swiss-ships.ch/> et
<http://www.portofbasel.ch/>

**Musée de la navigation et exposition
«de Bâle à la haute mer»,
Westquaistrasse 2,
CH - 4057 Basel
Tél. : + 41 61 631 42 61.
Fax: + 41 61 631 42 65.**

La difficulté de commercer des neutres pendant la guerre

60 ans avant la commission Bergier, la marine suisse était déjà accusée par chacun des camps d'être trop favorable à l'autre camp. On trouve pourtant, dans les mémoires de Churchill, le texte suivant : « *Du Premier ministre au ministre des Affaires Étrangères, le 3 décembre 1944. J'écris ceci pour mémoire. De tous les neutres, la Suisse a droit à la plus grande reconnaissance. Elle a été la seule force internationale reliant les nations occupées et nous-mêmes. Qu'est-ce que cela peut faire – du moment qu'elle a pu nous donner les avantages commerciaux que l'on désirait, de savoir si elle a trop donné aux Allemands, afin de rester en vie. Elle est restée un État démocratique, debout pour la liberté, se défend seule dans ses montagnes, et en pensée, en dépit de la compétition, largement de notre côté. (Signé Winston S. Churchill).* »

De même, les bateaux ne devaient normalement employer que des équipages neutres. En fait ils embarquaient des Portugais, des Belges, des Danois, des Hollandais, des Estoniens, des Grecs, des Norvégiens, des Polonais, des Espagnols, des Suédois, des Suisses et des Russes Blancs. Ces derniers après l'occupation allemande étaient devenus des apatrides, sous passeport « Nansen », et ne pouvaient quitter les navires aux ports d'escale. Si les Suisses occupaient toutes sortes de postes à bord, les seuls à être entièrement formés à bord étaient les officiers radios. La « Station côtière suisse », responsable des liaisons directes avec la flotte a été successivement à Dübendorf (HBZ), puis à Kloten dès 1949 (HEZ), avant d'émigrer à Berne (HEB). Pour naviguer, les bateaux suisses devaient obtenir quantité de permis et se soumettre à autant de contrôles qui retardaient et compliquaient les procédures de transit. N'oublions pas non plus que plusieurs bateaux suisses, parmi lesquels les *Caritas I* et *II*, et bien sûr le *Henry Dunant* furent utilisés pour la Croix Rouge pendant toute une partie du conflit.



Le Henry Dunant