**Zeitschrift:** Revue suisse : la revue des Suisses de l'étranger
**Herausgeber:** Organisation des Suisses de l'étranger
**Band:** 44 (2017)
**Heft:** 5

**Artikel:** Une aventure navale qui coûte cher
**Autor:** Lenz, Christoph
**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-912366

**Nutzungsbedingungen**
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

**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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

**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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

**Download PDF:** 11.12.2025

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

# Une aventure navale qui coûte cher

La Suisse n'est pas au bord de la mer, elle ne possède ni grands ports, ni marine.
Elle est cependant une nation maritime et souhaite le rester, au moins pour quelques années encore.

CHRISTOPH LENZ

Depuis la Seconde Guerre mondiale, la Confédération souhaite conserver une flotte hauturière suisse. Les bateaux appartenant à des privés doivent garantir l'approvisionnement du pays en cas de crise. L'idée: les bateaux seraient déchargés dans un port maritime d'Europe occidentale, leur chargement serait ensuite transporté en Suisse par voie terrestre, le statut de pays de transit étant toléré.

Pendant des décennies, la promotion d'une flotte hauturière était une affaire peu intéressante dont seuls quelques fonctionnaires se préoccupaient. Tout a changé ce printemps. La flotte suisse est responsable d'un trou de 215 millions de francs dans la caisse fédérale et d'une mauvaise gestion au sein de l'Office fédéral pour l'approvisionnement économique du pays.

## Armateurs Bonanza

Que s'est-il passé? Le développement des États BRICS (Brésil, Russie, Inde, Afrique du Sud et notamment la Chine) dans les années 2000, a alimenté le commerce global et provoqué un boom dans le secteur de la marine marchande. Les armateurs suisses souhaitaient également participer à Bonanza et ont commencé à élargir leur flotte. Ils ont trouvé des volontaires à l'Office fédéral pour l'approvisionnement économique du pays. En effet, l'achat de bateaux a été facilité par l'octroi de garanties d'emprunt généreuses de la Confédération. L'armateur bernois Hansjürg Grunder était particulièrement motivé. Spécialiste financier à l'origine, il s'est spécialisé dans la construction et le commerce de nouveaux bateaux. Il lui arrivait de posséder plus d'une douzaine de bateaux sous garantie étatique, le montant de cautionnement s'élevait à plus de 100 millions de francs.

**La flotte hauturière suisse est à l'origine d'un trou de 215 millions de francs dans la caisse fédérale. Sur l'image: le navire «SCL Bern».**
Photo: Fondation Swiss-Ships

L'expansionnisme des armateurs suisses a fait fondre rapidement les moyens mis à la disposition par la Confédération pour les garanties d'emprunt. Entre 2002 et 2008, le Parlement a augmenté le crédit-cadre à deux reprises de 400 millions à 1,1 milliard de francs. Le risque était prétendu «minime et acceptable», affirmait l'ancienne ministre de l'économie Doris Leuthard au Conseil national.

Il est rapidement apparu à quel point la politique fédérale se trompait. En 2008, la crise financière a mis brutalement fin aux années prospères à l'échelon international et les prix ont également chuté dans le secteur du fret. Depuis, la marine marchande se trouve dans une crise sans précédent. De nombreux chantiers et groupes d'armateurs ont été obligés de déclarer faillite au cours des dernières années. Les bateaux suisses cautionnés par des fonds étatiques se sont eux aussi retrouvés en difficulté, notamment ceux de l'armateur Hansjürg Grunder. Depuis fin 2014, son groupe Swiss-Cargo-Line se bat pour survivre, et dès 2015, le Département fédéral de l'économie de Johann Schneider-Ammann maintient à flot les bateaux par l'injection de fonds financiers. En vain, comme constaté fin 2016.

Le Conseil fédéral a décidé d'abandonner les 12 bateaux fortement endettés sous garantie étatique, même si les garanties d'emprunt sont effectivement dues la première fois depuis les années 50. En conclusion, la perte pour la caisse fédérale devrait s'élever à 215 millions de francs.

## 500 millions encore ouverts

Le Parlement a accepté le crédit en grinçant des dents. Cependant, l'affaire de haute mer aura une suite politique. Les Commissions de gestion souhaitent examiner le cas. Ainsi, les examens effectués à l'interne ont indiqué une mauvaise gestion, voire des infractions au sein de l'Office fédéral compétent. Et un amortissement de 215 millions de francs ne permet pas non plus d'éliminer les risques des cautionnements maritimes. Des cautionnements à hauteur de plus de 500 millions de francs sont encore ouverts auprès d'autres compagnies maritimes suisses. Trente bateaux continuent à naviguer sous garantie étatique.

Le traitement de la flotte suisse a commencé. Plusieurs bateaux de Hansjürg Grunder ont été vendus, dont le «SCL Bern», un navire impressionnant d'une capacité de charge de 12 500 tonnes. Il a été rebaptisé en «Angelo Maria». Et le drapeau suisse n'orne plus l'arrière du bateau. Il a été remplacé par celui de la Barbade.

CHRISTOPH LENZ EST CORRESPONDANT PARLEMENTAIRE POUR LE TAGES-ANZEIGER ET LE BUND