

Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 33 (1953)
Heft: 2

Artikel: La pavillon suisse sur les mers
Autor: Gautier, Victor
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-888304>

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: 21.02.2026

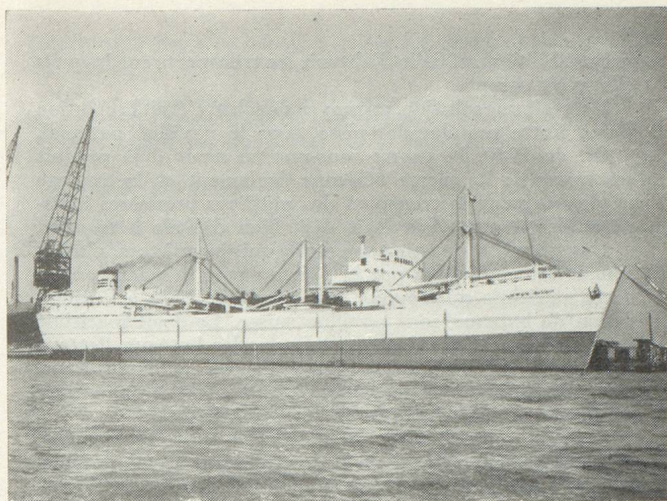
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Le pavillon suisse sur les mers

par

Victor Gautier

Administrateur
de « Transports Maritimes Suisse-Outre-Mer S. A. »
Associé de MM. Pictet et C^{ie}, banquiers à Genève



M/S Général Dufour, construit en 1949, jauge brute 4.779 t.

Nous reproduisons ci-dessous le texte de l'intéressant et vivant exposé présenté par M. Victor Gautier, administrateur de la Chambre de commerce suisse en France, lors du dîner-conférence organisé par cette Compagnie, le 5 décembre 1952, à Paris.

HIER encore, un sujet comme celui que j'ai choisi « Le pavillon suisse sur les mers — notre flotte marchande » — n'aurait provoqué que des sourires, parce que, dans la deuxième moitié du XIX^e siècle on ne parlait, à Paris tout au moins, de la flotte suisse et de son prototype, le fameux Amiral, que dans les opérettes d'Offenbach.

Cependant, l'on se tromperait si l'on pensait que c'est récemment que la flotte marchande suisse a trouvé son principe. L'idée de cargos naviguant sous notre pavillon remonte à beaucoup plus longtemps que cela.

M. Gautier a, en effet, commencé par rappeler qu'un Conseiller fédéral, M. Jacob Dubs, avait en 1864 déjà, préconisé la création d'une flotte marchande suisse. Mais l'idée n'aboutit pas : l'accueil réticent des puissances maritimes et une opinion publique pas préparée firent que ce projet fut rapidement enterré.

Mais quatre-vingts ans ont passé depuis cette première esquisse de politique maritime suisse. Quatre-vingts ans, c'est peu de chose, mais, aujourd'hui, plus de 200.000 tonnes brutes naviguent sous notre pavillon.

POURQUOI ce revirement et pourquoi cet essor ?

La cause première de ce changement d'attitude n'est certainement pas réjouissante. On ne vit pas impunément pendant quarante années de belligérance, froide ou chaude, sans que les idées ne changent. Les deux guerres mondiales, qui ont passé sur nous, ont transformé des notions reçues : le respect du droit des gens et le respect de l'individu, qui permettaient à la Suisse d'assurer son ravitaillement sans avoir besoin de recourir à ses propres navires.

Dans le domaine maritime comme dans bien d'autres domaines, la Suisse a été amenée à revoir son attitude et à prendre de nouvelles décisions.

Le temps est passé où un équilibre, basé sur des principes admis par tout le monde, permettait à la Suisse de compter sur d'autres pour assurer ses transports maritimes dont l'importance est extrême.

Ce n'est pas ici, à la Chambre de commerce suisse en France, que je dois insister sur le rôle qu'ils jouent dans

notre économie. Nous sommes un pays importateur de toute les matières premières essentielles : nous sommes un pays qui travaille, qui transforme et qui réexporte, ensuite, le produit de ce travail et de cette transformation. Les voies maritimes sont de toute importance pour nous.

Pendant bien des années, la Suisse a pu compter sur un certain équilibre des forces du monde, sur un certain respect — comme je le disais tout à l'heure — des principes du droit des gens et de la personnalité ; sur la bienveillance de ses voisins et sur un état relatif de paix pour assurer ce double courant.

En 1914, la Suisse a confié ses cargaisons à d'autres, et l'expérience a été déplorable ! Si la guerre s'était prolongée beaucoup, nous aurions passé par des moments, sinon de famine, du moins de très grosses difficultés. Mais le souvenir de ces moments pénibles s'est rapidement effacé avec l'euphorie qui a suivi la paix de 1918 et la prospérité qu'a connue le monde entier pendant dix ans, jusqu'en 1928.

IL y a eu pendant cette période-là, certaines initiatives privées pour créer une flotte maritime suisse. Ces initiatives se sont heurtées aux réticences de l'autorité.

Les seules démarches que le Conseil fédéral fit pour assurer notre ravitaillement ont eu pour but d'obtenir des garanties, des assurances de non réquisition des cargaisons destinées à la Suisse par les États maritimes.

Il fallut les signes de l'agressivité allemande, et ensuite, le tocsin de Munich pour que nos autorités se rendent compte qu'il y avait lieu d'aller plus loin, et c'est pourquoi, entre 1938 et 1939, le Conseil fédéral s'adressa à des pays, dont on pouvait espérer qu'ils resteraient neutres dans un nouveau conflit, en particulier à la Grèce, de sorte que, en 1939, lorsque la guerre éclata 15 bateaux grecs, appartenant à un armateur de ce pays et navigant sous pavillon grec, assurèrent, par suite d'un contrat d'affrètement, prévu pour toute la durée de la guerre, le ravitaillement de notre pays.

Malheureusement, dès le milieu de 1940, la Grèce avait cessé d'être neutre ; envahie, tour à tour, par l'Italie et par l'Allemagne, elle ne pouvait plus prétendre au caractère de neutralité de son pavillon et, dès ce moment, la Suisse se trouva en face d'une situation difficile, avec une

impossibilité matérielle d'obtenir les transports sur lesquels elle avait compté.

Il restait une solution, un moyen de salut, c'était la création d'une flotte marchande suisse, sous le pavillon national.

Or, en 1940, la guerre sous-marine avait déjà produit ses ravages ; la guerre aérienne également et le tonnage nécessaire pour le transport des matières premières indispensables à notre vie était déjà bien difficile à trouver.

Une première question se posait, qui, jusqu'alors, n'avait jamais été considérée par la Suisse : nous n'avions aucun droit maritime quelconque, qui servît de base à l'exploitation de bateaux sous pavillon suisse. Le droit maritime est un droit difficile. Il importait que les bateaux flottant sous notre pavillon soient respectés, où qu'ils arrivent, il importait qu'on le reconnût et qu'il obéît à une charte conforme à celle des grands états maritimes.

Il s'agit, tout d'abord, de créer cette base. Finalement, grâce au travail acharné de M. le professeur Haab, de Bâle, — mort depuis et fils de notre ancien Conseiller fédéral — en quelques semaines fut mise sur pied la base du droit maritime suisse, qui parut sous la forme d'un arrêté du Conseil fédéral du 9 avril 1941.

Mais, pour naviguer, le droit ne suffit pas ; il faut, avant tout, des bateaux. Comme je le disais tout à l'heure, le tonnage pour les transports de guerre était déjà trop rare ; tous les pays avaient besoin de bateaux. Cependant, la Suisse, partiellement par la Confédération, partiellement par quelques armateurs privés, qui se lançaient dans la carrière, se trouva, en 1941-42, à la tête d'une flotte de 11 bateaux qui représentaient 61.000 tonnes. Mais évidemment, ce n'étaient pas les meilleurs ni les plus rapides qu'on lui avait cédés. Cependant notre flotte, composée de bateaux anciens, de bateaux lents, qui faisaient tout juste leurs 9 ou 8 nœuds à l'heure ; de bateaux qui étaient constamment immobilisés dans les ports par les réparations qu'ils avaient à subir, fit avec ses vieilles machines tout son devoir, et c'est, en grande partie, grâce à elle que la Suisse a pu traverser cette épreuve.

Elle a payé lourdement son tribut à la guerre :

- le « Maloja », torpillé ;
- le « Chasseral », bombardé et à peu près détruit ;
- l'« Albula » et le « Generoso » détruits par explosion ;
- le « Zurich », échoué et sombré dans la tempête.

MAIS, cette fois-ci, lorsque la paix est intervenue, l'expérience faite n'a pas été oubliée !

Certes, la Confédération s'est rendu compte que ce n'est pas son rôle d'exploiter une flotte marchande ; elle s'est adressée à l'initiative privée. Ce qui restait de cette flotte a été acquis par des armateurs suisses. Mais l'avis unanime, en 1945 et 1946, a été que la marine marchande suisse devait survivre sous son propre pavillon.

Pourquoi ? Tout d'abord, parce que cela assure à nos transports une indépendance plus grande ; d'autre part, parce qu'il n'y avait pas de raison, du moment que les règles du droit maritime permettent à une nation, qui n'a pas accès à la mer, d'avoir sa propre flotte, pour que les frêts maritimes aillent en entier à l'étranger et ne profitent pas à l'industrie nationale. Ensuite, il y a là un emploi de main-d'œuvre pour notre jeunesse. Puis, il y a des usines, chez nous, qui travaillent pour les bateaux, pour la mer. Personne n'ignore que les moteurs maritimes de la Société Sulzer Frères de Winterthur sont parmi les premiers du monde.

D'ailleurs, le contact direct avec outre-mer, sous notre pavillon, joue un rôle. Nous avons nos consuls dans les ports. Nous avons intérêt à montrer nos couleurs, à montrer ce que nous sommes et nous pensons que nous ferons là une œuvre de propagande en faveur de notre pays, dont les résultats pour nos échanges commerciaux peuvent être importants.

Enfin et surtout, les autorités pensent qu'il y a là un moyen autonome de ravitaillement dans le cas où un nouveau conflit se produirait.

DÈS 1942, une association des armateurs suisses s'est créée. Ils étaient, au début, cinq seulement. Pourquoi se sont-ils lancés dans la carrière d'armateurs, qui, jusqu'à présent, était si peu conforme à nos traditions ?

Certains l'ont fait parce que, professionnellement, ils avaient des raisons de le faire. Ainsi « Suisse Atlantique », à Lausanne, est une société d'armateurs qui, en réalité, appartient à André et C^{ie}, les grands marchands de grains qui, continuellement, ont des cargaisons sur les océans et sur les mers. La Compagnie suisse de navigation, à Bâle, a sa navigation sur le Rhin. Elle a intérêt à amener ses cargaisons à Rotterdam ou à Anvers pour qu'ensuite elles soient conduites jusqu'à Bâle.

D'autres l'ont fait... est-ce qu'il faut dire « par esprit d'aventure » ? Je pense que ce ne serait pas exact. Ils l'ont fait par le sentiment qu'il y avait, tout de même, quelque chose, à construire dans le cadre suisse.

Nous sommes tellement bloqués, nous avons tellement le sentiment de nos frontières qui nous enserrant de partout, qu'incontestablement cet appel du large existe. Cette idée que le pavillon suisse se montrera dans les ports les plus lointains parle à notre imagination.

Je pense que ceux qui se sont lancés dans cette nouvelle carrière, complètement impréparés, commettront des erreurs mais jusqu'ici ils ne l'ont pas regretté.

Ils se trouvent en face de problèmes, de difficultés constantes, mais il y a même, dans cette carrière maritime, un appel très spécial.

Je vois cela dans notre entreprise. Les employés qui s'occupent de nos bateaux, sont complètement pris par ce nouveau métier. Ils feraient n'importe quoi pour que les cargos réussissent leurs voyages, pour qu'ils partent le plus loin possible et restent le plus longtemps possible en route, et qu'ensuite ils reviennent, avec le succès qu'ils auront obtenu.

Il y a aussi des compensations d'un ordre qui n'est pas tellement commun dans les affaires. Il n'y a pas si longtemps : c'était au commencement de juillet, un bateau à nous, l'« Annunciada », avait quitté Anvers pour aller à Montréal chercher une cargaison de grain pour la Confédération. Elle a doublé les caps au sud de l'Irlande par un temps de grosse mer, de grosse houle. Le maître d'équipage, qui travaillait sur le pont supérieur, est tombé, ayant perdu l'équilibre et s'est abîmé sur le pont inférieur. Il n'y a pas de médecin à bord. Le hasard a permis que, quelques minutes après l'accident, la silhouette du « Mauritania » (le grand paquebot de 42 000 tonnes de la Cunard) s'est montrée à l'horizon. Immédiatement, des signaux ont été échangés. Les deux paquebots ont stoppé ; le « Mauritania » a détaché un canot qui est venu chercher le blessé sur notre petit cargo et l'a emmené sur le grand paquebot où il y avait un chirurgien, et où il a été soigné.

Mais ce n'est pas tout : ensuite le « Mauritania » s'est dérouteré ; il a renoncé à aller tout droit à Southampton, son port d'arrivée et il a passé par Queenstown, en Irlande, où le blessé a été placé dans un hôpital. Malheureusement, il n'a pu être sauvé ; il y est mort, mais il est mort entouré de soins, grâce, précisément, à ces services de coopération et d'entraide qui sont en règle dans la marine.

Eh bien, ces petites choses-là — si celle-ci est une petite chose, ce dont je ne suis pas certain — font que ce métier emploie tous ceux qui y touchent.

A LA fin de 1949, la flotte suisse comptait déjà 61.000 t. brutes sur les océans. Lorsque, en 1950, la guerre de Corée a éclaté, la Confédération a estimé que ces 61.000 tonnes ne suffisaient pas et que pour assurer notre ravitaillement, en temps de guerre, il fallait demander davantage aux armateurs.

Mais que si on leur demandait davantage, comme c'est, malgré tout, une profession dans laquelle les risques sont considérables, il fallait aussi leur apporter une aide. Et en juillet et août 1950, les armateurs, convoqués par l'Office suisse des transports ont accepté de faire l'effort demandé, la Confédération leur consentant des conditions extrêmement avantageuses pour cela.

Elle a demandé que chaque armateur double son tonnage, avec des bateaux d'au moins 7.000 tonnes, et faisant au moins 13 nœuds (23 km./h.) c'est-à-dire des bateaux qui pouvaient naviguer sur n'importe quel océan.

Si les armateurs se pliaient à ces conditions, la Confédération leur avançait 75 % du prix d'achat ou du prix de construction, à un taux particulièrement avantageux, puisqu'il s'agissait de 2 % sur les cinq premières années, 2,5 % pour les cinq suivantes, 3 % pour les cinq dernières. La durée du prêt était fixée à quinze ans.

Tous les armateurs ont répondu à cette demande de la Confédération. Mais, pour eux, le problème n'était pas facile. Où acheter ? Où construire ?

A ce moment-là, toutes les nations maritimes, qui avaient tellement souffert pendant la guerre, dont une proportion si haute de tonnage se trouvait au fond des mers, par suite de la guerre sous-marine et des bombardements aériens, toutes les nations maritimes reconstruisaient leur flotte.

Alors qu'en 1945 encore, on pouvait, en Angleterre, en deux ans, faire construire un cargo, en 1950, il fallait quatre ou cinq ans pour que les chantiers de Sunderland vous livrent les bateaux commandés. On chercha à acheter partout et, finalement, c'est en Hollande, en Italie, en Allemagne, surtout, qu'on trouva des occasions de construire.

A fin 1951, la flotte suisse comptait 25 bateaux et 142.600 tonnes. A fin décembre 1952 la flotte suisse comptera 37 bateaux et 212.000 tonnes.

Sur ces 37 bateaux, 20 sont postérieurs à 1948, c'est-à-dire que ce sont des bateaux modernes, équipés pour une marche rapide, prêts à servir, avec installation de radar, etc.

Vingt-deux d'entre eux jaugent plus de 6.500 tonnes et sont donc aptes à aller sur les grands océans.

MAIS alors se pose maintenant, de nouveau, la question de la base juridique de notre droit maritime.

Jusqu'à présent, nous avons cet arrêté fédéral d'avril 1941, dont je vous parlais tout à l'heure. Aujourd'hui il s'agit tout de même, puisque nous avons des prétentions augmentées, puisque nous nous rencontrons sur ces routes océanes avec d'autres pavillons, que nous ayons un statut pour nos bateaux qui leur donne l'égalité de droits dans les ports où ils abordent.

C'est pour cela qu'un message, du 27 février 1952, propose aux Chambres une loi sur la navigation maritime sous pavillon suisse.

Le projet est déjà fort avancé ; le Conseil national l'a accepté, avec certaines modifications. Il doit passer devant le Conseil des états dans le courant de mars ou de juin 1953, et il sera, sans doute, en vigueur à la fin de l'année.

Je ne veux pas entrer dans les détails de ce projet, ce sont des questions bien techniques. Mais il y a, cependant, un point que je voudrais souligner.

Tout d'abord, je dois dire que la surveillance de la flotte maritime suisse appartient au Conseil fédéral ; que le port d'attache de tous nos bateaux est Bâle. Aucun de nos bateaux n'ira à Bâle, bien entendu, mais il faut tout de même que nous ayons un lieu de juridiction, un point central. Il faut que nous ayons le nom d'une ville suisse sur nos bateaux, eh bien, c'est Bâle.

Et l'Office suisse de navigation maritime, qui, sous le contrôle du Conseil fédéral, règle les questions relatives à notre flotte, réside à Bâle.

Comment faut-il faire pour que ces navires suisses

reçoivent le droit au pavillon suisse ? L'article 14 de la loi dit ceci :

Ne sont enregistrés dans le Registre des navires suisses que les navires à l'égard desquels sont réglées les conditions de propriété, d'admission, etc. posées par la présente loi.

L'article 15 dit ceci :

Peuvent être enregistrés dans le registre des navires suisses, les navires ayant pour propriétaire :

a) la Confédération, les cantons, ainsi que les autres corporations, établissements de droit public ;

b) les sociétés anonymes et les sociétés coopératives ayant leur domicile, siège principal et centre effectif d'activité en Suisse, dont les actionnaires et associés sont tous de nationalité suisse et domiciliés en Suisse ; dont les organes d'administration et de contrôle sont, exclusivement, composés de ressortissants suisses, domiciliés en Suisse, dont le capital social se trouve entièrement entre des mains suisses.

Et plus loin, à l'article 16 :

Le propriétaire doit déclarer, par écrit, que son entreprise ne recouvre ou dissimule aucun intérêt étranger, éventuellement aucun intérêt étranger autre que celui qui aurait été autorisé en vertu de l'alinéa précédent, qui prévoit que, lorsqu'une société suisse contracte un emprunt, le 20 % maximum du prix d'évaluation du navire peut être aux mains d'un créancier étranger.

Et l'article 35 :

... L'exploitation doit être dirigée de Suisse, au moyen d'une organisation commerciale et technique appropriée.

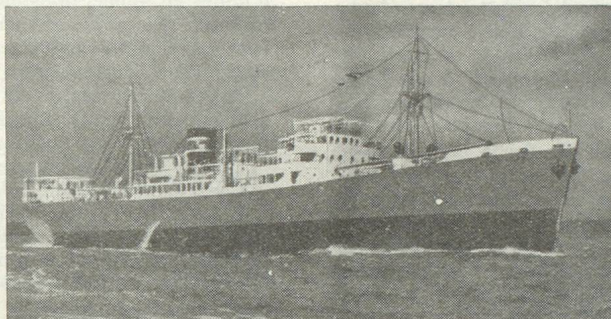
Pourquoi ce nationalisme à 100 % ? Pourquoi, étant donné que, dans beaucoup d'autres cas, on reconnaît la nationalité suisse d'une société alors que 75 % seulement de son capital sont entre des mains suisses ?

En ce qui concerne les bateaux suisses, le 100 % est exigé parce qu'il ne faut à aucun prix que notre pavillon puisse être discuté ; il ne faut pas que sa neutralité puisse être contestée.

Est-ce que, en temps de guerre, les états étrangers reconnaîtraient la neutralité du pavillon suisse ? Nous ne le savons pas, mais nos autorités tiennent à prendre le maximum de garanties, et, ici, il est bien évident que si un bateau, navigant sous pavillon suisse, devait se révéler comme étant la propriété d'une nation belligérante, la valeur de notre pavillon serait immédiatement compromise. Ces règles sévères gênent considérablement les armateurs, mais nous en reconnaissons la légitimité.

D'autre part, lorsqu'on nous impose l'obligation que l'administration commerciale et technique de la société qui possède le navire soit également en Suisse, on nous met forcément, dans un état d'infériorité par rapport à d'autres, parce qu'enfin, nous n'avons pas de ports, pas d'accès direct à la mer, peu de techniciens de la navigation, nous avons besoin des conseils des autres.

Nous espérons que nos autorités sauront, par une interprétation large, tout de même, ne pas nous mettre en état d'infériorité vis-à-vis de l'étranger. La navigation maritime comprend tellement de problèmes, et de problèmes qui ne surgissent qu'au fur et à mesure des événements, alors qu'on ne s'y attend pas, problèmes d'équipage, problème de stationnement dans les ports, problème de vente de cargaison, dont l'affrèteur se révèle, tout à coup, un homme peu sérieux, sur lequel on ne peut pas compter, et bien d'autres. Notre éducation est encore à faire.



M/S Annunciada, construit en 1948, jauge brute 5370 t.

MAINTEANT, le bateau est lancé, il a fait son voyage d'essai il est prêt à servir. Qu'allons-nous en faire? Trois solutions se présentent à nous :

- le tramping,
- la ligne régulière,
- le time-charter.

Le tramping est la recherche de n'importe quelle cargaison et du meilleur résultat commercial : une cargaison d'Anvers sur Durban, de là sur le Japon ; le retour peut être par Vancouver et le Panama. Le bateau n'est pas dans une ligne régulière ; il est en somme, une sorte de vagabond parfaitement honorable, mais complètement soumis à la loi de la concurrence.

La ligne, c'est autre chose, c'est la ligne régulière, mettons entre l'Allemagne et l'Afrique du Sud ou entre l'Espagne et les États de la Méditerranée. Elle a ses obligations. Elle doit faire un certain nombre de courses, régulièrement, par année, et elle doit les faire toutes sur un certain parcours.

Enfin, le « time-charter », c'est la location du bateau à un affrèteur ou à un autre armateur, qui vous paiera une location régulière, vous déchargeant, en grande partie, sinon complètement, des soucis que l'exploitation vous cause.

Le tramping est la meilleure solution quand les frêts sont hauts ; la plus mauvaise quand les frêts descendent, parce que évidemment, quelqu'un qui a une cargaison à transporter d'un port de l'Afrique du Sud, mettons du Cap, jusque sur les côtes d'Europe, s'adressera à une ligne régulière qui peut lui garantir un certain nombre de départs, à date fixe, et l'arrivée là où sa cargaison doit être délivrée.

La décision de l'armateur n'est pas facile. Je sais bien qu'on se figure toujours que les difficultés que l'on rencontre soi-même sont pires que celles que rencontre le voisin ; c'est, probablement, une illusion, mais, en tous cas, il n'y a pas de profession où les résultats soient aussi variables, où les revirements soient aussi brusques que dans celle-là ! Chez nous, les vaches grasses de Moïse ont bien des chances d'être mangées par les vaches maigres avant 7 ans.

Voici un exemple des variations de frêt dans le tramping : pour transporter une tonne de grain de Montréal à Anvers, on payait, en 1948, 7 à 8 dollars, à la fin de 1949, 4,5 dollars. Après l'alerte de la guerre de Corée, le frêt, pour cette même cargaison, a monté jusqu'à 12 et même 13,5 dollars, point maximum atteint vers la fin de 1951. Puis, en quelques semaines, en avril 1952, de 13,5 dollars, on retombe à 7,5 dollars ; et, en août 1952, on en est à 5 dollars.

Pour un navire d'une jauge de 10.000 tonnes, la différence que cela représente dans le résultat d'un voyage est certes considérable.

De là, soit dit en passant, la nécessité, pour l'armateur, de profiter des bonnes années pour amortir le maximum de ce qu'il peut sur ses bateaux.

Quand les frêts sont hauts, les affaires sont brillantes, mais c'est à ce moment-là qu'il devra amortir.

Or, chez nous, la Confédération, qui, comme nous — peut-être même un peu plus que nous — a encore ses expériences à faire dans ce domaine, ne montre qu'une compréhension extrêmement limitée. Alors que certains pays, comme la France et la Suède, admettent que le prix d'un bateau soit amorti en une seule année, par des amortissements extraordinaires, jusqu'ici, la Confédération nous a généreusement accordé un amortissement fiscal de 4 % par an. Tout récemment pourtant, des normes plus équitables ont été discutées.

Nous avons, d'autre part, l'avantage que l'administration fédérale favorise les bateaux suisses. Elle ne nous donne point de monopole — et elle a raison de ne pas le faire — mais, enfin, la Suisse importe chaque année 700.000 tonnes de grain, 120.000 tonnes de sucre, etc. ; et la loi elle-même (la nouvelle loi dont je vous parlais tout

à l'heure) prévoit que les bateaux suisses, surtout s'ils ont un équipage en grande partie suisse, doivent être favorisés par l'administration.

Autre sujet de soucis, la flotte mondiale, après avoir été éprouvée par la guerre, s'accroît constamment ; des concurrences, dont on ne parlait pas il y a deux ans — le Japon, l'Allemagne — reparaissent en matière de frêt. D'après les dernières statistiques il y a 7.350.000 tonnes en construction, seulement pour les cargos, et lorsque ces cargos auront été construits, la flotte mondiale représentera 19 % de plus que ce qu'elle était en 1939.

Ces concurrences des plus averties, disposent de leurs propres ports et d'une pratique que nous n'avons pas.

On le voit, le métier d'armateur suisse n'est pas sans aléas.

JE voudrais dire encore un mot à propos de nos équipages, parce que c'est là un très sérieux problème pour nous.

Fin 1951, nous avions, sur nos bateaux suisses, 800 matelots dont 180 étaient suisses.

Sur les 37 bateaux qui naviguent sous pavillon suisse, aujourd'hui, un seul est commandé par un capitaine suisse. Plusieurs ont des officiers suisses qui, dans cette lente carrière (car c'est une très lente carrière) progressent d'année en année, mais en ayant encore beaucoup de chemin à faire pour arriver à prendre les responsabilités suprêmes qu'un capitaine de navire, maître à son bord après Dieu, doit prendre en toutes circonstances.

En cas de guerre, il est à craindre que les Français, les Italiens ne soient immédiatement mobilisés par leur propre État pour remplir leur devoir militaire.

Qui restera alors sur les bateaux suisses ?

C'est là un problème de toute première importance.

D'autre part, une nation belligérante acceptera-t-elle de considérer comme suisse un bateau dont le capitaine et 100 % des matelots sont des Italiens, des Français, des Allemands, des Belges ou des Danois ? C'est extrêmement douteux.

Mais ce n'est pas là une situation à laquelle on puisse remédier en quelques semaines ni même en quelques années. Il faut former des hommes. Nous recevons, tous les jours, des offres de services de toutes les parties du pays. Beaucoup ont envie de partir sur nos navires, mais ils ont tout à apprendre. Ce ne sont pas tellement les matelots qui manquent, mais les officiers et les capitaines.

L'Association des armateurs s'efforce de mettre sur pied un projet d'instruction des équipages et des officiers suisses.

Aujourd'hui, le jeune Suisse, qui veut naviguer, a à sa disposition pour apprendre le métier l'École de la Compagnie suisse de navigation, sur le Rhin. C'est déjà un début ; il sait ce que c'est qu'un bateau, mais la navigation de haute mer réclame d'autres connaissances. Nous avons aussi la collaboration amicale des écoles hollandaises, anglaises, allemandes et françaises, qui admettent les Suisses.

Lorsqu'il s'agit de l'équipage des machines, les nôtres font très vite leur chemin, parce que, malgré tout, nous avons des écoles techniques, en Suisse, qui les préparent. Mais, lorsqu'il s'agit de l'équipage de pont, la carrière est plus difficile à préparer.

Les quelques matelots suisses que nous avons jusqu'à présent se sont montrés aimant leur métier, fidèles à leurs couleurs, fidèles à leur capitaine. Jamais nous n'avons eu de véritables difficultés avec des équipages suisses.

Je termine : la flotte marchande suisse existe.

L'élan est donné, l'enthousiasme est là !

Ce que nous voudrions, c'est que, par notre travail, notre persévérance, la qualité des services que nous apportons, le pavillon suisse flotte, avec honneur, sur les routes de l'Océan !

Victor Gautier