Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 62 (1982)
Heft: 4

Rubrik: Les manifestations de la Chambre

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: 04.12.2025

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

LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX ET LE TRAFIC MARITIME

A l'occasion d'un dîner-conférence, la Section de Marseille et du Sud-Est de la Chambre de Commerce Suisse en France a accueilli, mardi 16 novembre 1982, Monsieur Jean MUHEIM, Président de l'Association Suisse des Usagers des Transports, qui a présenté, devant un auditoire très attentif, un exposé intitulé « Les transports internationaux et le trafic maritime ». Nous reproduisons ici, vu l'actualité et l'importance de ce sujet, les principaux chapitres de cette conférence.

M. Georges Bornand, Président de la Section de Marseille et du Sud-Est de la Chambre de Commerce Suisse en France, lors de son introduction du conférencier.

Entrant d'emblée au cœur du débat – **les ports de Marseille et de Fos sont-ils encore attractifs pour la Suisse ?** – M. Muheim rappela pour commencer que les usagers, les transitaires et les autorités de Suisse romande considèrent toujours Marseille et Fos comme des ports naturels pour leur région.

Mais la Suisse romande n'est pas la Suisse entière et l'orateur exposa rapidement les problèmes liés au développement des relations entre la Suisse et les ports de Marseille.

En premier lieu, les échanges entre la France et la Suisse Romande sont nettement moins importants qu'entre la France et la Suisse Alémanique, où la « Regio Basilensis » et la Suisse orientale, grands centres industriels, jouent un rôle essentiel. De plus, il faut mentionner la concurrence du Rhin pour le transport de pondéreux, ainsi que celle des ports de Rotterdam, Anvers et dans une certaine mesure Brême, Hambourg, Le Havre, Gênes et Trieste.

Pour M. Muheim, les ports de Marseille sont encore très compétitifs pour les transports à destination de l'Afrique, du Proche et du Moyen-Orient. Selon lui, pour ces destinations, « le Hinterland naturel pourrait s'étendre parfois jusqu'en Suisse Alémanique et même jusqu'en Allemagne ». M. Muheim remarqua toutefois qu'il faut compter dans ce domaine avec les ports italiens pour le « partage du gâteau ».

Les ports de Marseille pourraient profiter du mauvais acheminement des équipements lourds vers les ports du nord, via Bâle et le Rhin. Dans cette optique, « la liaison fluviale de Marseille jusqu'aux portes de Genève, voire même jusqu'au Lac Léman, pourrait être utile et donc à étudier de plus près (et ceci bien avant le canal transhelvétique s'arrêtant à Yverdon) ».

Dans la seconde partie de son exposé, M. Muheim a évoqué **les menaces qui pèsent sur les transports internationaux et spécialement sur le trafic maritime.** « Je sais – dit-il – que j'enfonce une porte ouverte à Marseille si je cite le protectionnisme maritime, sous forme d'allocation de cargaison, comme premier responsable des menaces sur le trafic maritime ». Et d'ajouter : « La France a une longue histoire de préférence ou réservation de pavillon, d'abord du temps des anciennes colonies, mais également plus récemment au moyen d'accords bilatéraux avec le Brésil, les pays francophones de l'Afrique et les pays de l'Est. Cette politique et ces mesures d'exclusion de bateaux de pays tiers sont sans doute là pour protéger les armateurs, les chantiers navals et les marins français ».

Se référant au vieil adage « Qui sème le vent récolte la tempête », l'orateur souligna alors le risque que court la France de se heurter à des mesures protectionnistes de rétorsion. « Malheureusement, dit-il, le protectionnisme s'étend comme un cancer à d'autres secteurs – avec le même raisonnement de sauvegarder une industrie, des emplois et une technologie souvent vieillie. Le slogan de la « reconquête du marché intérieur » et les nouvelles mesures de défense des douanes françaises à l'importation vont dans le même sens [...] Résultat : peu d'encouragement à utiliser la France comme pays de transit pour les exportations ou importations suisses ».

Évoquant les mesures tendant à exclure presque complètement la société suisse Keller Shipping (ligne Nautilus) du trafic entre la France et les pays francophones d'Afrique, M. Muheim a regretté que les discussions qui ont eu lieu à ce sujet entre le Gouvernement Suisse et les Autorités françaises n'aient pas eu de résultat positif jusqu'à ce jour. Selon le Président de l'Association Suisse des Usagers des Transports, « les chargeurs suisses, dont le droit de désigner le navire de leur choix est ainsi supprimé pour le trafic avec l'Afrique occidentale [...], cherchent des armes pour répondre à cette politique maritime désastreuse [sic] qui, en plus de la disparition de la ligne suisse Nautilus,

conduira à une diminution des services et à une augmentation des prix. »

A la fin de sa conférence, M. Muheim aborda le Code de Conduite établi à la Conférence des Nations Unies pour le Commerce et le Développement (CNUCED). Une partie de ce document, telle que le paragraphe sur la participation à la cargaison, a déjà été appliquée et, comme nous l'avons constaté, a été pervertie. D'autres paragraphes [...] poseront encore bien des problèmes aux chargeurs et aux armateurs – surtout s'il y a ingérence directe ou indirecte des gouvernements. Malheureusement, le Code n'apportera guère les résultats tant espérés par certains gouvernements. Il est fort douteux que les accords bilatéraux et les législations protectionnistes unilatérales puissent être annulés. Tout au plus peut-on espérer que les gouvernements signataires pourront utiliser le Code de Conduite de la CNUCED pour empêcher de nouvelles mesures protectionnistes ».

M. Muheim ajouta que « dans le cadre de la CNUCED, il y a de fortes pressions pour changer à n'importe quel prix les structures maritimes, soi-disant en faveur des pays en voie de développement. Ce qui en sortira sera certainement en défaveur des chargeurs de **tous** les pays, c'est-à-dire, de ceux qui produisent ou utilisent la cargaison. Malheureusement, bien des gouvernements sont faibles ou politiquement aveugles quand il s'agit de défendre des positions commercialement efficaces et basées sur la liberté de commerce et de navigation, surtout quand ils ont eux-mêmes péché par le protectionnisme. Jusqu'à ce jour, aucune intervention dirigiste étatique dans le commerce international, dont le trafic maritime est un véhicule important, a contribué à plus d'efficacité et de facilité pour les échanges. Bien que certaines mesures touchant notamment à la sécurité soient nécessaires (par exemple pour combattre la pollution des mers) il faut une grande prudence de la part des législateurs dans la réglementation du commerce et des activités de l'industrie pour ne pas « casser le moteur ».

Le Président de l'Association Suisse des Usagers des Transports termina sur des propos plus optimistes, en souhaitant pour l'avenir que l'alliance de « l'ingéniosité des Marseillais avec la persévérance des Suisses » permette de trouver une solution harmonieuse aux problèmes des transports maritimes internationaux. ■

LA SUISSE AGRICOLE ET LE PROTECTIONNISME

De passage à Paris à l'occasion de la Conférence des Ministres de l'Agriculture des pays membres de l'OCDE, **Monsieur Jean-Claude PIOT, Directeur de l'Office fédéral de l'Agriculture,** a présenté le 1er décembre 1982 devant les membres de la Chambre de Commerce Suisse en France une conférence très intéressante sur « La Suisse agricole et le protectionnisme ».

Après avoir rappelé les données de base de l'agriculture suisse (**125 000 exploitations agricoles,** d'une grandeur moyenne de 8,7 ha ; rendement brut de 7,5 milliards de francs suisses en 1981), Monsieur Jean-Claude Piot a commenté les tâches de la politique agricole suisse et les moyens qui sont mis en œuvre pour atteindre ces objectifs.

Il aborda ensuite le **commerce agricole extérieur,** comparant pour commencer le taux **d'auto-approvisionnement en denrées alimentaires** en Suisse et dans les pays voisins. Ce taux est de **55 % en Suisse,** 70 % en Italie, 74 % en R.F.A., 86 % en Autriche et **120 % en France.** Les seules denrées alimentaires que la Suisse n'a pas besoin d'importer pour être suffisamment approvisionnée sont les pommes de terre de table et le fromage.

La Suisse n'atteint pas un taux suffisant d'auto-approvisionnement pour les autres denrées alimentaires et doit donc les importer, souvent en très grande quantité (vins, légumes frais, viandes, froment, fruits, agrumes, sucre, orge, huiles végétales).

Si, conformément à la Constitution fédérale (l'article 31 bis prescrit de « conserver une population paysanne forte et faciliter l'approvisionnement du pays en assurant la production agricole »), la Suisse est amenée à imposer **certaines restrictions quantitatives à l'importation** de produits agricoles étrangers (par ex. contingents pour la viande, le vin et les principales denrées fourragères), on ne peut pas dire néanmoins que la Suisse soit particulièrement protectionniste en matière agricole.

Le **commerce agricole franco-suisse** n'est en tout cas pas touché par ces quelques restrictions. Pour preuve : la Suisse a importé en 1981 pour 1 231 millions de francs suisses de produits agricoles français, alors qu'elle a exporté vers la France pour 156 millions de francs suisses de produits agricoles suisses (surtout du fromage et des préparations alimentaires), soit un rapport de 1 à 8 (1 à 2 pour l'ensemble des échanges commerciaux franco-suisses).

Rappelons ici que **la France est de loin le plus important pays fournisseur de produits agricoles pour la Suisse,** avec 21,3 % du total des importations agricoles suisses (devant l'Italie, la R.F.A. et les États-Unis). ■

VISITE DES LABORATOIRES CIBA-GEIGY

Le 25 novembre 1982, un groupe d'adhérents de la Section Rhône-Alpes & Centre s'est rendu aux **Laboratoires pharmaceutiques Ciba-Geigy S.A. à Lyon,** pour une visite des plus intéressantes. Accueillis par la Direction, et après avoir revêtu blouses et calots blancs, ils parcoururent les divers départements de l'Usine (granulation, compression, conditionnement, stockage) ainsi que le laboratoire de contrôle).

PROCHAINE MANIFESTATION

MARDI 25 JANVIER 1983

Dîner à Paris, à l'issue duquel

Monsieur Michel JOBERT
Ministre d'État
Ministre du Commerce Extérieur

présentera une conférence intitulée :
« LA SITUATION DU COMMERCE EXTÉRIEUR DE LA FRANCE »

Inscriptions auprès du secrétariat de la Chambre de Commerce suisse en France, 16, avenue de l'Opéra, 75001 Paris.

Tél. : (1) 296-14-17