

Notre marine marchande et son sort après la guerre

Autor(en): **Tapernoux, P. Marc**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique et sociale : bulletin de la Société d'Etudes Economiques et Sociales**

Band (Jahr): **3 (1945)**

Heft 1

PDF erstellt am: **16.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-132057>

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.

Notre marine marchande et son sort après la guerre

par P. MARC TAPERNOUX

Chef de section à l'Administration fédérale des blés

Depuis la création de notre flotte marchande en 1941, la question se pose de savoir si la Suisse doit conserver cette flotte après la guerre. Chacun s'accorde à reconnaître que notre marine marchande répondait à une nécessité absolue et que sans elle il eût été à peu près impossible d'assurer le ravitaillement du pays. En revanche, les opinions sont très partagées sur la nécessité de son maintien après la guerre. Il n'est d'ailleurs pas aisé de se représenter de façon concrète les possibilités de développement qui s'offriraient à notre flotte en temps de paix. Alors que les spécialistes des questions de transport engagent à la prudence ou, parfois même, se déclarent adversaires du maintien de la flotte suisse, les milieux industriels et commerciaux, tout comme le public en général, estiment qu'il serait opportun de ne pas supprimer un instrument qui a fait ses preuves depuis plus de trois ans.

1. La situation actuelle

Avant d'aborder le problème des perspectives qui s'offrent à la navigation maritime suisse après la guerre, nous étudierons brièvement les conditions dans lesquelles nos armateurs travaillent aujourd'hui.

La flotte commerciale suisse se compose des unités suivantes :

<i>Nom</i>	<i>Numéro du registre</i>	<i>Tonnage</i>	<i>Année de construction</i>	<i>Propriétaire</i>
Calanda	1	7470	1913	Comp. suisse de navigation S.A., à Bâle
Maloja	2	2650	1906	Coulé en mer
Saint-Gothard ..	3	8339	1911	Office de guerre pour les transports
Generoso	4	2260	1896	Maritime Suisse S. A., Berne et Gve ¹
Saint-Cergue ...	5	7600	1937	Suisse-Atlantique S. A., Lausanne
Chasseral	6	4206	1897	Office de guerre pour les transports
Saentis	7	6690	1915	Office de guerre pour les transports
Eiger	8	8137	1929	Office de guerre pour les transports
Albula	9	2030	1910	Comp. suisse de navigation S.A., à Bâle
Lugano	10	9183	1898	Nautilus S. A., Lugano
Zurich	12	2808	1893	Maritime Suisse S. A., Berne et Gve

Ainsi, la Confédération possède un tonnage total de 27.372 t., tandis que les cargos appartenant aux compagnies privées jaugent en tout 30.436 t.

¹ Le *Generoso* et l'*Albula* ont été coulés dans le port de Marseille en septembre 1944 ; l'*Albula* sera probablement renfloué.

En outre, l'Office de guerre pour les transports avait, dès avant la guerre, passé une convention avec une compagnie d'armateurs grecs, aux termes de laquelle nous pouvions disposer, en cas de guerre et jusqu'à la fin des hostilités, de 15 bateaux d'un tonnage total de 115.000 t. A l'heure actuelle, il ne nous en reste plus que 8 jaugeant 72.514 t., les autres nous ayant été retirés par l'Amirauté britannique. Avant de conclure cette convention, il avait fallu entrer en négociation avec les grandes puissances, afin d'obtenir l'assurance que les bateaux affrétés par la Confédération suisse pourraient circuler librement sur les mers. Des garanties formelles nous furent données, à condition que lesdits bateaux fussent employés seulement pour le transport de marchandises exportées de notre pays ou qui lui seraient destinées. Il fut prévu, d'autre part, qu'à côté du pavillon hellénique, ces bateaux battraient pavillon suisse et porteraient, peint sur leurs flancs, le mot « Switzerland » en lettres blanches assez grandes pour qu'on puisse les voir de loin. De nuit, ils devaient en outre naviguer tous feux allumés et il leur était interdit de se joindre à un convoi. Dès l'ouverture des hostilités, nous avons dû nous engager à indiquer d'avance aux puissances belligérantes la date exacte du départ de chaque bateau.

Lors de l'entrée en guerre de la Grèce, les bateaux grecs que nous avions loués ne purent plus naviguer en Méditerranée, de sorte qu'il devint nécessaire de créer une flotte suisse capable d'acheminer les cargaisons directement dans un port italien. C'est ainsi qu'est née la marine marchande suisse, dont font partie les unités indiquées au tableau ci-dessus.

Le rôle de notre flotte est important à un double titre : elle contribue à assurer notre ravitaillement et, d'autre part, elle nous a permis de réduire sensiblement les frais de transport. En effet, au cours de la première guerre mondiale, les sociétés d'armateurs neutres ont pu exploiter sans scrupules le manque de tonnage, décupler leurs frets à un point tel qu'avec les prix surfaits payés par le consommateur suisse de 1914 à 1918 pour les transports maritimes, il aurait été possible de construire au moins trente grands navires totalisant un tonnage d'environ 200.000 t. Cette fois, nous ne sommes plus livrés pieds et poings liés aux armateurs étrangers mais, grâce à notre flotte et aux cargos affrétés par l'Office des transports, nous sommes en mesure d'exercer une certaine influence sur le taux des frets du tonnage neutre dont nous disposons encore.

D'autre part, grâce à la centralisation de tout le trafic maritime suisse auprès de cet office, il a été possible d'éviter une lutte acharnée pour le tonnage neutre, lutte qui aurait inévitablement entraîné une hausse effrénée du fret. Cela ne signifie d'ailleurs nullement que les transports maritimes assurés par nos propres moyens soient peu coûteux. Les salaires des marins ont augmenté dans des proportions considérables, en raison des risques élevés auxquels les équipages sont exposés. Sur un bateau suisse, un matelot reçoit un salaire mensuel de 150 \$, un cuisinier environ 200 \$, un officier 360 \$ et un capitaine 600 \$, sommes auxquelles il faut ajouter les frais d'entretien et d'assurance accidents et vie. Les prix du charbon et de l'huile Diesel sont fort élevés et l'entretien des navires extrêmement coûteux.

Le renchérissement des tarifs maritimes est également imputable au fait que nos bateaux sont souvent obligés de naviguer à vide, notamment lorsqu'ils

n'ont pas de marchandises d'origine suisse à transporter dans les ports où ils doivent aller se ravitailler. Il n'est donc pas surprenant que les frais occasionnés par les transports maritimes grèvent dans une proportion élevée le prix de revient des produits importés. Pour les céréales panifiables, on a évalué que ces frais représentaient plus de 10 ct. par kilo de pain.

Le recrutement du personnel naviguant se heurte également à d'innombrables difficultés. Officiers et hommes d'équipage des pays en guerre sont mobilisés, de sorte qu'aucun marin n'est plus disponible pour les bateaux neutres dans les principaux pays ayant une flotte marchande. Le nombre des Suisses connaissant le métier de marin est insuffisant. Aussi l'équipage de nos bateaux compte-t-il des hommes appartenant aux nationalités les plus diverses. Ainsi, l'équipage du Saint-Gothard se compose de douze Russes blancs munis de passeports Nansen, d'Espagnols, de Portugais et de Hollandais. On peut se représenter sans peine combien il est difficile pour le capitaine de faire respecter la discipline à bord.

L'entretien des navires soulève à lui seul des problèmes qui paraissent parfois insolubles. En effet, les chantiers de réparation sont débordés de travail et le manque de matériaux se fait sentir un peu partout. Pour faire face aux difficultés de ravitaillement en charbon, nous avons été obligés de constituer des stocks dans certains ports, par exemple à Lisbonne, Funchal et Las Palmas. On évite ainsi le risque que les bateaux ne soient arrêtés dans leur course, faute de combustibles.

Jusqu'à présent, trois unités ont été perdues : le *Maloja*, l'*Albula* et le *Generoso*. Le *Maloja* n'était qu'un cargo de petit tonnage affecté au service côtier de Lisbonne à Gênes, avant l'occupation de ce port par la Wehrmacht. Seuls les bateaux de fort tonnage sont employés pour la navigation dans l'Atlantique nord ou l'Atlantique sud.

Dans les ports de déchargement et de transbordement, l'Office de guerre pour les transports a délégué des représentants chargés de prendre les dispositions nécessaires à l'expédition des bateaux. Nous avons ainsi des « commissaires » à Lisbonne, à Marseille, à Gênes et à New-York. Ils servent d'intermédiaires entre la Confédération suisse, les autorités du port, les administrations de chemins de fer et, parfois même, les gouvernements étrangers. Bien souvent, leur responsabilité ne le cède en rien à celle qu'assument nos diplomates et ils ont droit à toute notre reconnaissance pour les services qu'ils ont rendus jusqu'ici au pays.

Il va de soi que, pour l'exportation suisse, nous ne pouvons compter que sur les bateaux loués ou achetés par la Confédération. Jusqu'à l'occupation de Gênes par l'armée allemande, un de nos bateaux quittait ce port une fois par semaine. Là encore, les difficultés sont tout aussi considérables que celles qui paralysent nos importations, quoique parfois d'un ordre un peu différent. Les exemples suivants illustreront, mieux que de longs développements, la nature et l'étendue de ces difficultés. Un de nos bateaux avait à bord 1000 colis destinés à 58 ports différents. Un autre en comptait plus de 800 pour 79 ports. Un troisième, 600 pour 65 ports. La plupart de ces colis doivent être transbordés une fois, si ce n'est deux, avant d'arriver au port destinataire, quelque part en Amérique du Sud ou en Extrême-Orient.

Ce qui précède montre que, pendant la guerre, la Suisse en est réduite pour ainsi dire à ses seuls bateaux pour assurer les transports en haute mer. Pour quelques traversées dans l'Atlantique et pour acheminer les marchandises déposées à Lisbonne vers les ports de la Méditerranée, la Suisse dispose — dans une mesure fort limitée d'ailleurs — de cargos espagnols. Mais, à part cela, nous ne pouvons compter que sur notre propre flotte et sur les navires affrétés avant la guerre par l'Office des transports.

Les armateurs suisses ont été contraints de mettre leurs cargos à la disposition de cet office, qui est chargé ainsi d'organiser le transport par mer de toutes les marchandises exportées ou importées par la Suisse. Le taux des frets auxquels ont droit les armateurs est fixé conformément aux dispositions de l'arrêté du Conseil fédéral du 29 juin 1943, concernant l'amortissement de navires suisses et la création de fonds de renouvellement. On se fonde sur le prix de revient, qui comprend les frais d'exploitation, les frais généraux, le service des intérêts, plus une modeste marge de bénéfice et un certain montant destiné à assurer l'amortissement et le renouvellement des unités. Ce montant est calculé de telle manière que les bateaux ayant été plus de vingt-cinq ans en service soient amortis en deux ans, à concurrence de fr. 80.— par tonne. Ces fr. 80.— représentent la valeur provisoire d'après-guerre, qui sera fixée définitivement par le Département de l'économie publique lors de la liquidation des fonds de renouvellement, compte tenu de la situation et des perspectives de la navigation maritime suisse. Ainsi, un navire de 8000 t. qui a été acquis au prix de fr. 800.— la tonne, soit pour un montant de fr. 6.400.000.—, devrait être amorti en deux ans de fr. 5.760.000.—, sa valeur d'après-guerre étant estimée à fr. 640.000.—.

Lorsqu'un propriétaire a amorti tous ses navires dans cette limite, les cotes d'amortissement et de renouvellement sont versées au fonds de renouvellement qui a été constitué pour chaque propriétaire de navires suisses affrétés par l'Office de guerre pour les transports.

Au lieu d'affecter les cotes d'amortissement et de renouvellement à l'amortissement de leurs navires, les propriétaires peuvent s'en servir pour acquitter des dépenses extraordinaires (en particulier celles qui sont entraînées par des réparations importantes), pour couvrir des frais découlant de risques d'ordre politique ou pour acquérir de nouveaux navires, soit par l'achat d'unités existantes, soit par la construction de nouvelles unités. Ces acquisitions doivent toutefois être approuvées par l'Office de guerre pour les transports.

On entend par risques d'ordre politique ceux auxquels sont exposés les armateurs du fait de la suspension de la navigation, par exemple faute de navicerts ou par suite des hostilités. En pareil cas, le propriétaire du bateau ne reçoit aucune indemnité, de sorte qu'il est exposé à des pertes très élevées. Précisément ces derniers mois, ces pertes ont atteint des montants importants par suite du manque de navicerts. Ces frais peuvent s'élever de fr. 1500.— à fr. 3000.— par jour et par navire, suivant le tonnage.

Les pertes en question sont couvertes à l'aide du fonds, à condition toutefois que les navires aient déjà été amortis à leur valeur d'après-guerre et que des versements aient été faits à ce fonds. Si ces conditions ne sont pas remplies, les armateurs supportent eux-mêmes les frais découlant de risques politiques.

Ils ont toutefois le droit d'augmenter, à la fin de l'exercice, la valeur comptable du navire, en proportion des frais qui n'ont pu être ainsi couverts. La durée de l'amortissement s'en trouve prolongée d'autant.

Des règles identiques sont applicables aux dépenses entraînées par de grosses réparations dont il n'est pas tenu compte dans le calcul des frets.

L'article 11 de l'arrêté du Conseil fédéral du 29 juin 1943 prévoit expressément que les fonds seront liquidés dès que la Confédération renoncera à la navigation maritime, les disponibilités des fonds revenant à la caisse fédérale, à moins que leur titulaire ne les affecte, dans un délai convenable, à l'acquisition de nouveaux navires.

Ce qui précède montre clairement que la Confédération ne s'engage pas à occuper les navires battant pavillon suisse lorsque, faute de navicerts ou pour d'autres raisons, il n'est plus possible de transporter les marchandises à destination de notre pays ou si la Confédération vient à renoncer à la navigation maritime.

De ce fait, les armateurs risquent que leurs navires ne soient pas entièrement amortis au moment où la Confédération renoncera à les exploiter pour son compte. Ils pourraient ainsi se trouver en butte à la concurrence étrangère, n'ayant à leur disposition que des navires non amortis et de type ancien. Néanmoins, il ne saurait s'agir là que d'un cas exceptionnel, car la plupart des armateurs auront la possibilité d'amortir les navires à concurrence de leur valeur d'après-guerre.

L'importance du fonds de renouvellement dépendra, en définitive, de la mesure dans laquelle les navires auront été occupés au service du pays. Signalons, à ce propos, que le taux du fret moyen consenti aux propriétaires de navires est sensiblement plus faible que celui qui a cours sur le marché mondial. Du point de vue financier, les compagnies suisses de navigation auraient donc eu intérêt à mettre leurs navires à la disposition d'autres Etats neutres. De plus, elles auraient pu disposer ainsi librement de l'intégralité de leurs recettes, sans être contraintes, après avoir amorti leurs navires, de verser une partie du fret à un fonds.

Quoi qu'il en soit, les armateurs suisses n'ont aucun intérêt à acquérir de nouveaux navires durant la guerre. D'une part, il est à peu près impossible d'en trouver et, d'autre part, les prix ont atteint un niveau si élevé que les compagnies suisses risqueraient de ne pouvoir amortir les nouvelles unités dans un délai assez bref.

Quelles sont les possibilités d'exploitation qui s'offrent à notre flotte marchande après la guerre?

2. Perspectives d'après-guerre

Il y a lieu, tout d'abord, de distinguer entre les cargos grecs que la Confédération a loués et ceux qui appartiennent à l'Office de guerre pour les transports ou à des armateurs suisses. Les premiers devront être restitués à leurs propriétaires six mois après la fin de la guerre, de sorte qu'ils ne feront plus partie de la flotte helvétique. Quant aux bateaux battant pavillon suisse, il n'est guère possible de déterminer avec certitude combien de temps encore ils seront nécessaires à l'approvisionnement de notre pays. On peut toutefois admettre que nous devons recourir à leurs services au moins durant une année après la guerre. En effet, dès la fin des hostilités, le ravitaillement des pays ravagés par le conflit mettra fortement à contribution le tonnage disponible. Ces pays, étant pour la plupart complètement épuisés, devront faire appel aux nations d'outre-mer pour se rééquiper et pour nourrir leur population.

De plus, de nombreux navires seront affectés, pendant de longs mois, au rapatriement des corps de troupes et du matériel de guerre dispersés dans le monde entier. Tant que ces diverses tâches n'auront pas été achevées, la Suisse devra compter sur ses propres moyens pour assurer le transport des marchandises importées d'outre-océan.

Signalons, à propos de la navigation marchande après la guerre, l'accord signé à Londres, le 5 août 1944, entre dix des nations unies, sous le nom de *White Paper*¹. Cet accord règle l'emploi des bateaux de ces nations jusqu'à l'expiration d'un délai de six mois après le plus tardif des armistices avec l'Allemagne ou avec le Japon. Durant cette période, les navires neutres qui ne seraient pas indispensables aux besoins essentiels de leur pays d'origine ne pourront être employés que conformément aux instructions de « l'autorité centrale de contrôle » prévue par le dit accord. Ils ne pourront naviguer qu'avec des *ship's-warrants* spéciaux, qui seront délivrés seulement si la condition précitée est remplie. Ce n'est donc qu'après l'échéance de ce délai de six mois que la situation pourra redevenir normale et que la Confédération pourra renoncer à exploiter elle-même une flotte de commerce. Si tel est le cas, les armateurs suisses devront se tirer d'affaire seuls et donner libre cours à leur esprit d'initiative. Une question se pose aussitôt : la marine suisse pourra-t-elle subsister sans l'aide de l'Etat et supporter la concurrence des flottes étrangères ?

La plupart des unités qui arborent aujourd'hui le pavillon helvétique sont des bateaux de type ancien et peu rapides. Leur âge moyen est de 32 ans et ils ne dépassent guère 8 à 9 milles à l'heure. Le plus rapide est l'*Eiger*, qui atteint les 11 milles. A titre de comparaison, nous rappellerons que les cargos américains du type *Liberty* filent leurs 11 milles à l'heure et que les vapeurs modernes atteignent en moyenne 14 à 16 milles.

Les trois facteurs qui diminuent la rentabilité de nos bateaux sont leur vitesse trop faible, le coût élevé de leur entretien et, enfin, leur consommation

¹ Son titre exact est *International Agreement on Principles Having Reference to the Continuance of Coordinated Control of Merchant Shipping*.

excessive de carburants. Aussi, dès que la navigation marchande sera de nouveau en mesure de reprendre une activité normale, il faut s'attendre que nos vieux cargos ne pourront plus lutter contre la concurrence étrangère et devront être remplacés par des unités modernes. Leur valeur ne dépassera donc pas, alors, le prix qu'on en pourra tirer en les vendant comme vieux fer.

C'est pourquoi les compagnies suisses devront compléter leur parc de navires par des unités modernes et éliminer successivement les bateaux de type ancien. Encore convient-il de tenir compte de deux faits de nature à influencer sur l'évolution de la situation :

- a) la pénurie de bateaux spécialisés, tels que bateaux-citernes, bateaux frigorifiques, paquebots ;
- b) le nombre excessif de navires du type *Liberty*. L'exploitation commerciale de ces bateaux sera fort onéreuse, car ils sont trop grands, trop larges et trop profonds pour de nombreux ports.

Ces deux facteurs doivent donc déterminer les armateurs suisses à ne pas se hâter d'acquérir ou de faire construire des bateaux sitôt après la fin de la guerre. Ils auront, au contraire, intérêt à ne renouveler leur flotte qu'une fois que la situation se sera réellement stabilisée et qu'il leur sera possible d'adopter avec certitude une solution leur permettant d'exploiter leur flotte avec les meilleures chances de succès. Or, pour que les armateurs puissent attendre, il importe qu'ils aient l'assurance que les fonds de renouvellement resteront à leur disposition durant une période suffisante, après l'échéance des six mois suivant l'armistice avec l'Allemagne ou le Japon. De la décision qui sera prise sur ce point par la Confédération dépendra le sort de notre marine marchande à l'avenir.

Si les fonds de renouvellement sont mis en totalité à la disposition des entreprises suisses de navigation, celles-ci pourront, sans trop de difficultés, s'adapter aux conditions de l'après-guerre. Certes, les fonds en question ne représentent qu'un minimum et permettront de compléter dans des limites assez restreintes les effectifs de notre flotte marchande. L'acquisition, l'entretien et le renouvellement d'une telle flotte exigent des capitaux considérables. La construction d'un cargo à vapeur de 10.000 t. coûte environ 5 millions de francs, soit fr. 500.— la tonne. A titre de comparaison, nous rappellerons qu'en 1938 la tonne coûtait de fr. 250.— à fr. 300.—.

Outre les capitaux prélevés sur les fonds de renouvellement, les armateurs pourront se procurer les moyens financiers dont ils auront besoin en émettant des actions ou des obligations, ou à l'aide de crédits hypothécaires. Malgré ces diverses facultés, les ressources des entreprises suisses resteront modestes et leurs possibilités de développement, limitées. Elles ne sauraient, en particulier, espérer atteindre la puissance des anciennes compagnies maritimes étrangères.

Si la situation commerciale évolue favorablement et que la Confédération mette à la disposition des compagnies suisses la totalité des fonds de renouvellement, ces compagnies pourraient vraisemblablement disposer, au bout de six à huit ans, d'un effectif de 6 à 8 cargos, de 7 à 10.000 t., de 2 à 3 bateaux

de 4500 à 5000 t. et d'un certain nombre de petits bateaux de 500 à 2000 t. affectés aux transports côtiers. La flotte suisse posséderait ainsi un tonnage de 80 à 90.000 t.

Les armateurs suisses devront se contenter de faire ce qu'on appelle le *tramp*. On désigne sous ce nom, par opposition au trafic de ligne, le transport effectué à l'aide de bateaux circulant non pas sur un parcours et selon un horaire déterminés d'avance, mais utilisés par les armateurs suivant les conditions les plus favorables du moment. Nos compagnies de navigation devront donc affecter leurs cargos tantôt au transport d'Amérique du Sud en Europe, tantôt d'Amérique du Nord en Afrique ou sur d'autres trajets, selon l'état du marché des frets et les possibilités de transport qui s'offriront à elles.

Pour les transports côtiers, il sera relativement aisé d'organiser un trafic de ligne car, à la différence du trafic de ligne transocéanique, le transport côtier n'exige que des capitaux peu importants et une organisation assez simple. Ainsi, il serait possible d'organiser, à l'aide de six ou huit bateaux de 500 t. à 1000 t. chacun, un service de ligne entre les ports de la mer du Nord et de la côte atlantique orientale ou à l'intérieur du bassin méditerranéen.

La navigation en service de ligne avec départs et arrivées à dates fixes, par exemple d'Europe en Extrême-Orient ou en Afrique orientale, exige des capitaux importants et une organisation développée, dont la mise au point nécessite des années de travail et des dépenses élevées à fonds perdu. De plus, avant d'exploiter une ligne, il est absolument nécessaire que l'armateur soit assuré de pouvoir transporter régulièrement des quantités importantes de marchandises, tant à l'importation qu'à l'exportation. En général, le trafic de ligne s'appuie sur l'exportation de produits industriels et, d'autre part, sur l'importation de coton, de laine, de graisse, de caoutchouc, de graines oléagineuses, de café et d'autres produits analogues. Pour assurer un service transatlantique régulier, avec un départ par mois, nos armateurs devraient avoir la certitude de transporter, chaque année, 80 à 100.000 t. de marchandises suisses exportées dans les pays d'outre-mer.

Or, quelle est la structure de nos importations et de nos exportations ?

Avant la guerre, la Suisse exportait outre-mer surtout des produits industriels ou manufacturés, d'un prix généralement élevé par rapport à leur poids ou à leur volume. Il s'agissait principalement de machines, de produits chimiques, d'horlogerie, de textiles, d'aluminium, de lait condensé et de fromage. Or, le volume de ces exportations ne permettrait pas d'alimenter un service de ligne. En outre, les exportateurs suisses avaient à leur disposition des possibilités de transport telles qu'une flotte helvétique ne serait jamais en mesure de leur en offrir de semblables. La position centrale que la Suisse occupe en Europe profitait à l'industrie, qui avait ainsi la faculté d'expédier ses produits par les ports les plus divers, selon l'urgence de la livraison ou les convenances de la clientèle. Nous disposions, en particulier, des ports de Venise, de Gênes, de Marseille, du Havre, d'Anvers, de Rotterdam, de Brême et de Hambourg, pour ne citer que les plus importants.

L'importation des produits dont le prix est élevé par rapport au poids est régie par les mêmes principes et soumise aux mêmes servitudes. En revanche,

pour les marchandises lourdes ou volumineuses et importées en très grandes quantités, les besoins de la Suisse pourraient suffire à occuper de façon régulière un certain nombre de cargos. Point n'est besoin de recourir au service de ligne pour l'importation de ces produits et le système du *tramp* permettrait parfaitement de faire face aux besoins des importateurs.

En se fondant sur les importations de 1938, les compagnies maritimes suisses pourraient compter sur le transport des marchandises suivantes :

	Tonnes
Céréales et légumineuses.....	751.009
Phosphates	20.978
Pyrites.....	49.900
Produits oléagineux.....	67.531
Coton.....	28.435
Laine.....	5.700
Café.....	17.309
Cacao.....	9.204

Ces marchandises sont embarquées assez régulièrement, dans les ports de l'Amérique du Nord et du Sud et d'Afrique. La date des chargements dépend des cours, de l'époque des récoltes et d'autres facteurs d'ordre économique.

En temps normaux, c'est-à-dire lorsque aucune restriction n'entrave la navigation maritime ou la liberté d'importation, la Suisse achète les céréales — qui constituent de tout temps l'élément majeur de nos importations — non point directement dans les pays d'outre-mer, mais *caf* ports européens. L'importateur suisse achète de préférence *caf* Anvers ou Rotterdam et, dans une mesure moindre, *caf* Gênes ou Marseille. Ce n'est qu'assez exceptionnellement qu'il achète *fob*, c'est-à-dire marchandise prise au port d'embarquement. Fréquemment, des vapeurs sont chargés de céréales dans les ports d'outre-Atlantique et acheminés vers l'Europe avant d'avoir été achetés. La vente est opérée pendant le transport. Il arrive ainsi que, sur une cargaison de céréales de 8000 t. arrivée à Anvers, 2000 t. seulement soient acheminées vers la Suisse, tandis que 1500 t. sont expédiées en Belgique, 3000 t. en Allemagne et 1500 t. en Alsace. Les cargaisons de céréales naviguant en haute mer ont donc le caractère de véritables dépôts flottants, faisant l'objet de multiples transactions en cours de route. Ce n'est que dans des cas assez rares que des cargaisons entières, destinées par avance à la Suisse, sont embarquées dans les ports d'expédition. Nul doute que ces usages commerciaux ne soient maintenus par les importateurs, dès que les transports redeviendront normaux et que le négoce privé pourra se substituer à l'Etat, après l'abrogation du monopole des céréales.

La situation est plus simple pour d'autres produits, tels que les phosphates, les pyrites ou le charbon anglais, marchandises pour lesquelles on organise, en général, des cargaisons par bateaux entiers.

Il ressort de ce qui précède que le transport des marchandises importées par notre pays pourrait occuper un certain nombre de bateaux suisses, sans qu'il en résultât des inconvénients pour notre économie, à condition que le fret ne fût pas plus élevé que celui des bateaux étrangers.

A ce propos, il n'est pas possible de prévoir dès aujourd'hui l'évolution du taux des frets. Actuellement, dans les pays belligérants, ce taux est contrôlé et, parfois même, arrêté par l'Etat, compte tenu des circonstances propres à chaque pays et selon des principes analogues à ceux qui ont été adoptés pour la flotte suisse par l'Office fédéral de guerre pour les transports. On peut s'attendre qu'après la fin des hostilités en Europe, les Etats prennent des mesures destinées à empêcher que le fret ne soit sujet à de trop fortes variations. Il importera, en effet, d'en stabiliser le taux durant les premières années d'après-guerre, pour le ramener ensuite progressivement au niveau de 1938/1939. Il n'est pas exclu que les grands pays maritimes fixent par convention des taux uniformes permettant aux armateurs de faire face à leurs obligations sans l'aide financière de l'Etat.

Tant en Amérique qu'en Angleterre, on construira un nombre élevé de navires de commerce, afin de surmonter aussi rapidement que possible la pénurie de tonnage qui affecte surtout la catégorie des grandes unités. Ainsi, la situation pourrait redevenir normale dans des délais beaucoup plus brefs qu'après la guerre de 1914/1918.

A notre avis, il ne serait pas opportun que la Confédération accordât une aide à la navigation marchande sous forme de subventions ou par l'octroi d'un tarif douanier préférentiel ou de tarifs de chemin de fer spéciaux ou sous une autre forme quelconque. En effet, on peut admettre qu'une longue période de paix pourra s'instaurer ou, pour le moins, qu'aucun conflit mondial de l'ampleur du conflit actuel n'éclatera de sitôt. On ne saurait donc considérer, immédiatement après la guerre, la flotte suisse seulement comme un instrument prévu pour le cas d'une nouvelle conflagration, mais il faudra se borner à examiner le problème sous un angle exclusivement commercial. Quelque attrayante que soit l'idée d'une marine suisse cinglant sur les mers du globe entier, il serait dangereux de s'abandonner à certaines illusions faciles. Dans ce domaine, la Suisse doit adopter une politique de mesure et de prudence, sous peine de grever le pays tout entier d'une hypothèque qui risquerait de devenir intolérable à la longue. Malgré cela, la Confédération devra s'efforcer d'atténuer les difficultés auxquelles les armateurs auront à faire face au début. Elle pourra leur venir en aide en mettant à leur disposition les capitaux constituant les fonds de renouvellement. De même, elle pourra prévoir, dans les différents programmes destinés à créer des possibilités de travail, la livraison, à prix réduit, de moteurs ou d'autres pièces entrant dans l'armement des bateaux. Si la Confédération accorde des primes à l'exportation en faveur de certains produits industriels, il serait équitable que nos propres compagnies de navigation jouissent des mêmes avantages que les acheteurs étrangers. Car il ne serait pas juste que des armateurs anglais ou américains pussent, grâce aux primes allouées par la Confédération, se procurer des moteurs ou des instruments de bord d'origine suisse à des prix plus avantageux que les compagnies indigènes.

Il sera nécessaire aussi que les armateurs suisses ne soient pas trop limités dans le choix et la rémunération des équipages, sinon ils risqueraient de ne pouvoir soutenir la concurrence des armateurs grecs ou yougoslaves.

Il faudra encore que, dès la cessation des hostilités, les armateurs suisses soient libres de transporter des marchandises de provenance étrangère ou destinées à des pays étrangers, en tant qu'il n'y aura pas de cargaisons suisses pour le voyage en question. Réciproquement, on ne saurait contraindre les importateurs et exportateurs suisses à faire appel aux services de notre flotte marchande, s'ils peuvent recourir à d'autres bateaux dont le taux de fret ou la date de départ leur paraissent plus avantageux.

Enfin, la Confédération devra adopter, sur le plan fiscal, un régime assez souple pour permettre aux armateurs d'amortir leurs navires dans des délais normaux et compte tenu des fluctuations assez considérables auxquelles est soumise la rentabilité du *shipping*.

3. Conclusion

En conclusion de ce qui précède, nous n'hésitons pas à affirmer qu'il serait non seulement possible, mais encore opportun de maintenir la flotte marchande suisse après la guerre. Autant qu'on en peut juger maintenant déjà, les armateurs suisses seront en mesure d'exploiter cette flotte de façon rentable, sans l'aide de l'Etat. Certes, la lutte contre la concurrence étrangère sera dure et nos compagnies devront faire preuve d'une rare faculté d'adaptation, tant dans le domaine commercial que dans le domaine technique. Il ne suffira pas de renouveler et de moderniser notre flotte, mais aussi de créer à l'étranger une organisation extrêmement vaste. Les armateurs qui voudront développer leur activité seront contraints d'installer une partie de leurs services dans les principaux ports, car c'est là que le travail essentiel doit être accompli.

Des citoyens suisses capables et possédant à fond la technique des transports maritimes auront pour tâche d'établir un contact permanent et amical avec le monde des chargeurs et avec les gouvernements étrangers. Il leur appartiendra, en particulier, d'organiser la surveillance des bateaux, tant du point de vue technique qu'en ce qui concerne les équipages.

Pour assurer un trafic suffisant, nos compagnies de navigation ne devront compter que sur elles-mêmes et sur les relations qu'elles auront pu nouer en Suisse et hors de nos frontières. Au besoin, elles devront faire appel à la collaboration de compagnies étrangères, soit sous forme de participations, soit en louant des bateaux battant pavillon étranger. En tout cas, il faudra parvenir à adapter les frais d'exploitation de nos propres navires à ceux des bateaux étrangers.

De plus, les armateurs devront s'efforcer de transporter des marchandises non seulement pour le compte de maisons suisses, mais simultanément pour plusieurs pays à la fois, c'est-à-dire principalement du charbon et des céréales. Un armateur qui ne disposerait pas d'une base commerciale suffisante, ou dont le même *concern* ne serait pas organisé pour le transport d'articles volumineux, ne parviendrait pas à surmonter la concurrence des compagnies étrangères, mieux organisées et partout présentes. Pour lutter à armes égales, nos

compagnies de navigation devront, autant que possible, s'affilier à des maisons qui importent des articles volumineux. Disposant ainsi de cargaisons au sein de la même organisation, elles pourront prendre leurs dispositions de manière que la cargaison soit prête à être embarquée dès l'arrivée du bateau. Il leur serait possible d'exploiter ainsi intégralement leur flotte marchande.

Si nos armateurs suisses réussissent à remplir toutes ces conditions — et l'on ne voit pas pourquoi ils n'y parviendraient point — le succès ne manquera pas de couronner leurs efforts. Aucun pays ne saurait s'opposer à ce que la Suisse fasse flotter son pavillon sur les mers. D'ailleurs, personne n'aura rien à redouter d'une concurrence aussi modeste et pacifique.

En maintenant sa flotte marchande après la guerre, la Suisse n'aura d'autre ambition que de conserver un champ d'activité nouveau et, aussi, de jeter le fondement d'une organisation lui permettant, en cas de nécessité, d'assurer immédiatement par ses propres moyens le transport des marchandises indispensables à la vie du pays.

Si paradoxal que cela puisse paraître, la guerre actuelle aura montré à l'évidence combien est vrai, même pour un pays aussi continental que le nôtre, le vieil adage : *Navigare necessum est.*

P. M. T.