Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 19 (1939)
Heft: 5

Artikel: Le Port de Marseille et ses annexes
Autor: Boude, Antoine
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-888897

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: 08.07.2025

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

LE PORT DE MARSEILLE ET SES ANNEXES

Fondé en l'an 600 avant Jésus-Christ par des Phocéens venus d'Ionie, le Port de Marseille a connu depuis cette date des fortunes diverses mais le plus souvent brillantes. Le cadre très restreint de cet exposé ne permet pas de les rappeler même succinctement. Aussi sera-t-il limité à la description de l'état actuel du port de Marseille, de ses caractéristiques essentielles, de son trafic et de ses principales fonctions.

***

Le Port de Marseille est situé sur la côte du Golfe du Lion à 50 kilomètres environ à l'Est du delta du Rhône dans un golfe secondaire dont les bords sont formés par les versants abrupts de deux chaînes de montagnes calcaires.

Il comporte, en allant du Sud au Nord, le Bassin du Port-Vieux qui fut seul à assurer l'activité maritime de la cité phocéenne depuis sa fondation jusqu'en 1844, où fut créé le Bassin de la Joliette. D'autres bassins ont été successivement construits : Lazaret, Arenc, Gare maritime, Bassin national, Bassin de la Pinède, Bassin du Président-Wilson, anse de Mourepiane. Dans l'espace de quatre-vingts années la longueur des quais utilisables a été ainsi décuplée, passant de 2.000 mètres à 18.700 mètres, et suivant une progression encore plus forte, le mouvement de la navigation passait de 2.900.000 tonneaux, en 1847, à 32.500.000 tonneaux, en 1938.

Les surfaces d'eau ont une étendue totale de 2.591.000 mètres carrés. Le développement des quais est de 25 kilomètres dont 18.700 utilisables pour les opérations commerciales. Enfin, les terre-pleins ont une surface totale de 1.128.000 mètres carrés dont 638.000 affectés aux voies de circulation et 489.000 aux dépôts.

***

Le port de Marseille est doté de hangars et d'un outillage extrêmement moderne et abondant. Ces hangars et cet outillage sont répartis entre la concession des docks et entrepôts et la Chambre de Commerce de Marseille.

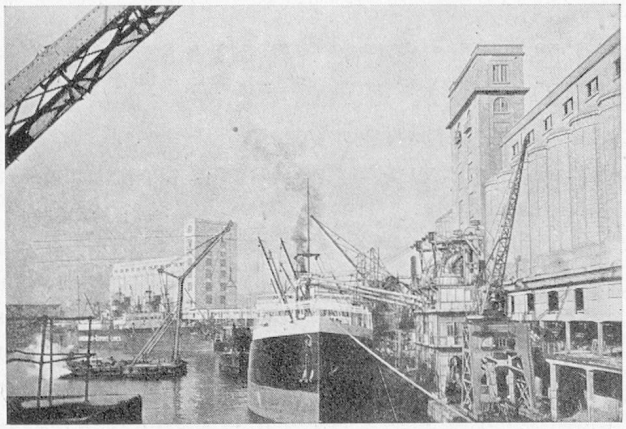
Enfin, quelques engins flottants appartiennent à des entreprises privées.

La Chambre de Commerce est concessionnaire de l'outillage et des hangars du port de Marseille, sauf en ce qui concerne la concession de la Compagnie des docks. Cet outillage s'étend principalement sur les quais des Bassins de la Joliette, de la Gare maritime, du Bassin national, du Bassin de la Pinède et du Bassin Wilson. Il comprend 22 hangars dont 7 à étage couvrant au total 205.000 mètres carrés. L'équipement des mêmes quais comprend 50 grues hydrauliques, 91 grues électriques mobiles sur rails, une grue flottante de 150 tonnes, 60 cabestans, des installations pour la visite sanitaire des bestiaux importés et tout un appareillage destiné à la fourniture de services variés (eau douce, éclairage, installation de débarquement des primeurs, etc...).

Il y a, à Marseille, peu de quais spécialement affectés à une seule nature de trafic. On compte seulement 2.500 mètres de quais affectés au trafic des charbons, des bestiaux, des soufres et des explosifs. Le restant des quais est placé sous le régime banal, c'est-à-dire n'est pas spécialisé par nature de trafic.

Toutefois, la plupart des quais sont affectés aux Compagnies de Navigation effectuant des services réguliers. Les Compagnies de Navigation effectuant des services réguliers de passagers disposent d'emplacements bien déterminés et munis de hangars offrant des facilités très étendues pour le débarquement des passagers. Cependant, laChambre de Commerce de Marseille, en accord avec le Service maritime des Ponts et Chaussées, a décidé d'établir des gares maritimes dans le port. La première de ces gares, dite hangar longitudinal de la Joliette comportera des installations complètes pour le débarquement des passagers en même temps que leur réacheminement soit sur la ville, soit sur l'intérieur par des trains-paquebots.

Le Bassin de la Joliette est d'ailleurs spécialisé dans le trafic d'Afrique du Nord et comporte des installations extrêmement complètes pour la réception des primeurs dont l'Afrique du Nord expédie



(*Collection photographique de la Chambre de Commerce de Marseille*)

Débarquement de Céréales

chaque année tant sur les marchés marseillais que sur les marchés de l'intérieur et même en Suisse, des quantités considérables.

La mise en service de la Gare maritime du Bassin de la Joliette est prévue pour la fin de la présente année.

D'autres gares sont en projet pour la desserte des bassins nord.

La concession de la Compagnie des Docks comprend deux parties : l'une pour les marchandises placées sous le régime de l'entrepôt réel ou fictif, l'autre pour les marchandises ayant payé les droits de douane ou qui en sont affranchies. La superficie totale des hangars et magasins de la concession s'élève à 173.000 mètres carrés pouvant abriter 170.000 tonnes.

L'outillage comprend 72 grues hydrauliques et 6 grues électriques ainsi que des transporteurs à toile sans fin.

La Compagnie des docks et entrepôts exploite en outre des magasins frigorifiques d'une capacité de 20.000 mètres cubes et surtout des silos à céréales au nombre de deux et d'une capacité totale de 35.000 tonnes. Ces silos sont munis d'élévateurs pneumatiques mobiles à débit horaire très élevé.

Les silos de la Compagnie des Docks ne sont pas d'ailleurs les seuls à assurer la manutention dans le port de Marseille des céréales, la Société des transbordements maritimes ayant également établi sur ses terrains privés des silos à grains d'une capacité de 30.000 tonnes.

Ainsi le Port de Marseille, grâce aux installations précitées, dispose d'une capacité permanente de stockage de 65.000 tonnes de céréales. Il est particulièrement intéressant, dans un article destiné à paraître dans une Revue franco-suisse, de souligner l'intérêt que présentent ses moyens pour l'approvisionnement de la République fédérale en céréales.

Enfin, des formes de radoub sont concédées à la Compagnie des docks. Elles sont au nombre de 7 et permettent la mise au sec de navires jusqu'à 200 m. de long.

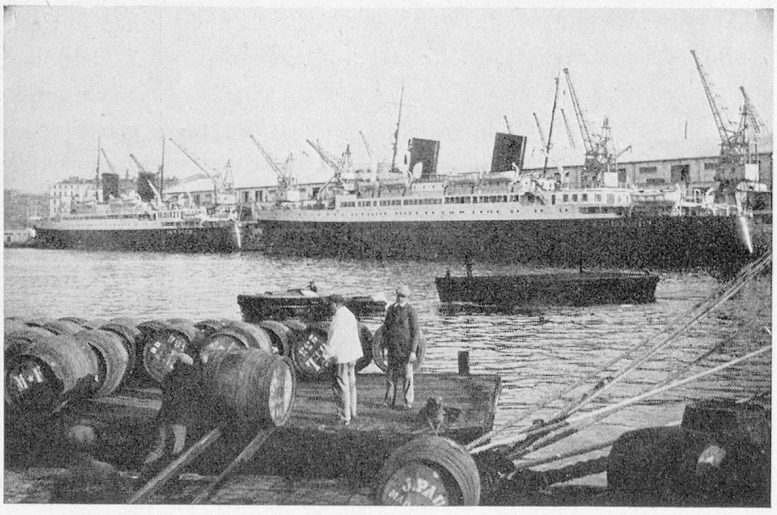
***

Quelle que soit l'ampleur des installations et de l'outillage du Port de Marseille tel qu'il est ci-dessus défini, ils se sont cependant avérés insuffisants à l'usage. Le Port de Marseille, en effet, est enserré dans un cercle de collines qui limitent son développement et qui, en particulier, n'offrent pas les surfaces voulues pour l'installation d'établissements industriels. Aussi, dès l'issue de la grande guerre, la Chambre de Commerce de Marseille a-t-elle mis à profit la présence, au Nord de Marseille, de la magnifique surface d'eau de l'étang de Berre pour en entreprendre l'équipement et l'annexer au Port de Marseille.

Les annexes maritimes de Marseille dans l'étang

Môle oblique au bassin de la Joliette

(*Photo-Sport, Marseille*)



de Berre comprennent donc le port de Bouc-Martigues et le plan d'eau de l'étang de Berre. Ces annexes sont spécialement affectées au trafic des produits industriels lourds, à l'installation d'usines de produits chimiques, et enfin à l'exploitation de puissantes raffineries de pétrole actuellement au nombre de trois qui approvisionnent tout le Sud de la France en produits dérivés du pétrole.

Ces annexes sont reliées à Marseille par le Canal de Marseille au Rhône qui emprunte notamment le souterrain du Rove, ouvrage grandiose d'une longueur de 7.000 mètres et d'une largeur de 22 mètres. Il a nécessité l'extraction d'environ 2.500.000 mètres cubes de déblais, soit plus de deux fois le déblai des deux souterrains accolés du Simplon, longs de 20 kilomètres chacun. Ce canal met ainsi l'étang de Berre à 18 kilomètres de Marseille. La distance de Martigues à Marseille qui est de 44 kilomètres par voie de mer est ainsi réduite à 27 kilomètres par le canal.

Ces réalisations constituent la première étape de la liaison intégrale par voie fluviale de Marseille avec le Rhône. L'exécution d'un canal de navigation intérieure entre Port-de-Bouc et Saint-Louis-du-Rhône en marquera l'achèvement.

***

Le trafic du port de Marseille

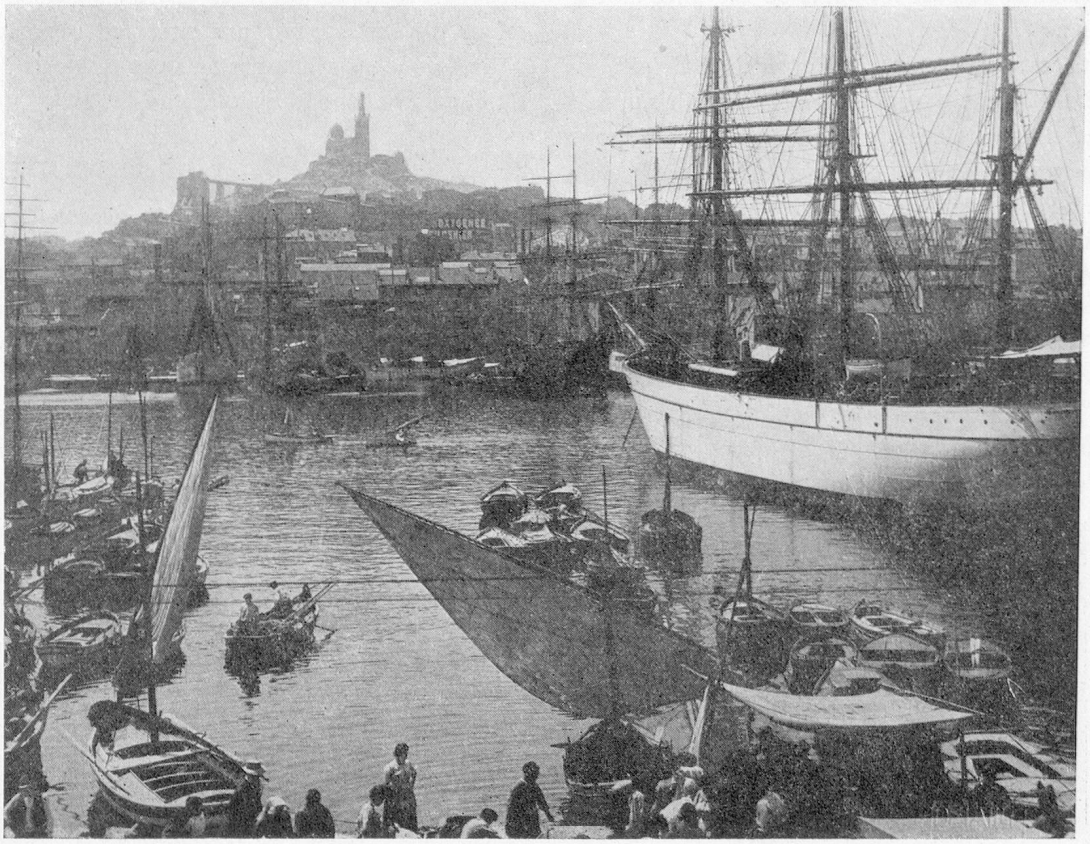
Le trafic du Port de Marseille est caractérisé par les chiffres suivants pour l'année 1938 :

A l'entrée 9.090 navires jaugeant 16.270.680 tonneaux ont débarqué 6.790.867 tonnes de marchandises et 423.229 passagers.

A la sortie, 9.098 navires jaugeant 16.287.986 tonneaux ont embarqué 3.001.696 tonnes de marchandises et 406.112 passagers.

Au total, pendant l'année 1938, 18.188 navires jaugeant 32.558.666 tonneaux ont embarqué ou débarqué 9.792.563 tonnes de marchandises et 829.341 passagers.

Marseille : Le Vieux Port et Notre-Dame de la Garde



Au point de vue industriel et commercial, le trafic du port de Marseille est essentiellement un trafic de marchandises diverses. Il sera donc difficile d'en donner un aperçu complet dans cet exposé sommaire.

A l'importation, ses principaux éléments de trafic sont les houilles, les hydrocarbures, les céréales et farines, les graines et fruits oléagineux, les riz, les pommes de terre et légumes secs, les fruits de table et primeurs, les sucres bruts, les vins, les minerais, les textiles.

Les marchandises exportées et réexportées se composent essentiellement de houilles, d'hydrocarbures, de matériaux de construction, de produits chimiques, de métaux et machines, de filamenteux et textiles.

La situation du Port de Marseille fait que dans tout ce commerce, c'est le commerce exotique qui a la part la plus importante. Port naturel des colonies françaises, de l'Orient et de l'Extrême-Orient, le Port de Marseille a son trafic constitué par environ 40 p. 100 de produits coloniaux ou à destination des colonies. Il assure à lui seul environ le tiers du trafic colonial de tous les ports de la France métropolitaine.

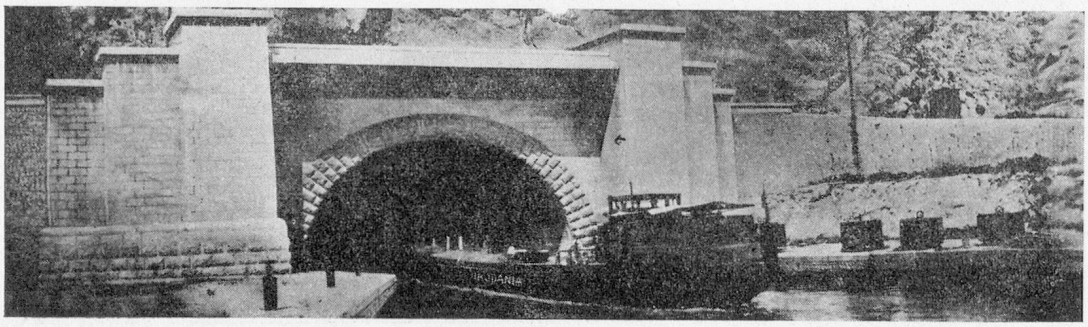
C'est cette situation de Porte de l'Orient, de l'Extrême-Orient et des colonies qui fait au port de Marseille sa place de premier rang des ports méditerranéens et des ports français au triple point de vue du tonnage de jauge, du tonnage de marchandise, et du nombre des passagers. C'est, en particulier, à ce dernier point de vue que sa suprématie est manifeste. En effet, Marseille est la tête de ligne de plus de 50 Compagnies de Navigation régulières reliant cette ville à tous les points du globe.

Les liaisons maritimes sont d'ailleurs complétées depuis l'essor de l'aviation par des liaisons aériennes d'une importance comparable. A proximité immédiate du Port de Marseille et sur les rives de l'étang de Berre, où sont déjà établies les annexes industrielles du port, la Chambre de Commerce de Marseille est, en effet, concessionnaire de l'aéroport de Marignane qui est l'aéroport d'escale de la plupart des grandes lignes de navigation européenne à destination de l'Extrême-Orient (Syrie, Indes anglaises, Indochine, Chine, Océanie), de l'Afrique du Nord, de l'Afrique du Sud et de l'Amérique du Sud.

Des études sont en ce moment entreprises par les Panamerican Airways pour assurer également la liaison de l'Amérique du Nord avec cet aéroport.

Dans tous les domaines, par conséquent, le Port de Marseille joue un rôle d'intermédiaire de plus en plus étendu. Soumis à la concurrence internationale comme tous les autres ports, il est à même d'y résister par une situation géographique unique dont les avantages ne se sont jamais démentis depuis sa fondation lointaine.

Antoine BOUDE,

Président de la Chambre de Commerce de Marseille.

Auto-moteur à la sortie du souterrain du Rove