Zeitschrift: Revue économique franco-suisse

Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France

Band: 29 (1949)

Heft: 8-9

Artikel: L'économie française : le sud-est : (Pyrénées-Orientales, Aude, Hérault, Tarn, Aveyron, Lozère, Gard, Bouches-du-Rhône, Vaucluse, Var, Basses-Alpes, Hautes-Alpes, Alpes-Maritimes)

Autor: Berger, Jean-R.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-888419

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: 09.07.2025

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

LE SUD-EST

(Pyrénées-Orientales, Aude, Hérault, Tarn, Aveyron, Lozère, Gard, Bouches-du-Rhône, Vaucluse, Var, Basses-Alpes, Hautes-Alpes, Alpes-Maritimes)

par

Jean-R. Berger

Secrétaire de la section de Marseille
de la Chambre de commerce suisse en France

Pays des contrastes et de la diversité, cette vaste région englobée sous le titre de « sud-est » est une véritable mosaïque d'industries et de commerces qui assurent à l'ensemble de l'économie française une gamme de productions des plus variées. Qu'il s'agisse d'industrie chimique, alimentaire ou métallurgique, chacune des cités composant ce vaste puzzle s'est spécialisée dans la ou les branches d'activité lui convenant plus particulièrement en raison de sa situation ou de ses ressources. Aussi ne prendrons-nous que les plus caractéristiques, laissant délibérément de côté certains points, intéressants peut-être, mais qui élargiraient par trop le cadre de cette rapide étude.

Minerais et industries annexes

La diversité du sous-sol du sud-est de la France est infinie et trouvera sa réplique dans les caractéristiques du sol. Cette région, coincée entre les plissements du Massif Central, des Alpes et des Pyrénées, a subi de multiples bouleversements qui ont contribué à la variété de ses richesses : on trouve peu, mais de tout. Les *houillères* peuvent paraître peu importantes par rapport à la production française totale, mais elles contribuent néanmoins à l'approvisionnement du pays. En 1948, année de peu de rendement, les principaux bassins de Carmaux (Tarn), de Fuveau (Bouches-du-Rhône) et d'Alès (Gard) ont livré environ 3 millions 500.000 tonnes de houille et de lignite à la consommation. Les utilisations de ce dernier combustible, on le sait, sont multiples : on en extrait, en effet, des cires, des résines et, par distillation, du goudron, du semi-coke, du gaz et des carburants.

Le fer, les pyrites de fer, le plomb, argentifère ou non, l'or, le zinc, la galène, l'arsenic, le bismuth, mais surtout le *bauxite* se trouvent en quantités diverses.

D'importants gisements de ce dernier minerai, qui tire son nom de la localité des Baux où il a été reconnu pour la première fois, sont exploités autour de Brignoles (Var). De grosses usines le traitent à Marseille-Saint-Louis, Saint-Marcel, Gardanne, La Barasse (Bouches-du-Rhône), Saint-Auban (Basses-Alpes), l'Argentière (Hautes-Alpes) et Le Luc (Var) et produisent l'alumine et l'aluminium. Avant la guerre, le bassin du Var produisait 600.000 tonnes de bauxite par an, soit une moyenne mensuelle de 50.000 tonnes. En 1947, l'extraction atteignait 541.000 tonnes et en 1948, malgré les grèves, 621.000 tonnes. La pénurie d'électricité, la perte de certains débouchés restreignent actuellement la fabrication de l'aluminium.

Connue depuis la plus haute antiquité, la *terre d'ocre* des gisements du Vaucluse (Apt), avec le chiffre de 28.000 tonnes, représente le 90 % du rendement de 1938. Roussillon, au nom évocateur, est le quartier des ocres foncées dont la calcination donne des rouges éclatants. Les ocres de Gargas, Mormoiron (Vaucluse) sont claires, mais d'une tonalité chaude. Le mélange de ces différentes ocres donne une gamme infinie de nuances et entre dans la composition de la peinture sous toutes ses formes, les linoléums, cires à cacheter, encaustiques, papiers peints, pâtes à papier, etc... Mais les entreprises extractives se plaignent d'un manque de carburant, du poids très lourd sur leur gestion des primes à la production et d'un manque de débouchés. Produit tinctorial, l'ocre est concurrencée par les produits chimiques, à base d'aniline.

Très florissante dans la région de Marseille, l'industrie des *chaux, ciments et plâtres* souffre actuellement du manque de charbon de bonne qualité et de la pénurie d'électricité. Fos, l'Estaque, Valdonne, Roquevaire, la Bédoule (B.-d.-R.), Contes, la Grave (A.-M.) ont réussi, malgré la pénurie de sacs à papier, à produire près de 108.000 tonnes de chaux et plâtres et plus de 30.000 tonnes de ciment. Cette production peut sembler faible étant donné les besoins de la reconstruction, mais elle représente néanmoins le 14 % de la production nationale.

L'abondance de l'*argile* est mise à profit pour la

fabrication de briques et de tuiles. Une quarantaine d'usines tournent actuellement au maximum, trouvant de bons débouchés à l'exportation, surtout en ce qui concerne les tuiles et les carreaux (Afrique du Nord, Proche-Orient). La situation de la briqueterie est moins bonne, certaines entreprises sont presque arrêtées. Quant aux usines de poterie et de faïence, elles souffrent d'une crise grave due au manque de charbon et de main-d'œuvre qualifiée. En outre, les prix trop élevés et la reprise de la concurrence de la porcelaine et de la quincaillerie sont des obstacles qui s'opposent, avec le taux de change, à des exportations rémunératrices.

Les mines de *soufre*, avec leurs 15.000 tonnes de production, sont loin de suffire aux besoins de la région, aussi bien agricoles qu'industriels.

Il faut également signaler l'importante industrie des *marais salants* qui fournissent les sels de consommation courante et la matière première de nombreuses industries chimiques, sans compter l'alimentation du bétail et la conservation des peaux.

Industrie métallurgique

Cette industrie englobe toute une série de branches allant du petit atelier artisanal à l'immense usine. Elle vient en tête de tous les groupes industriels, employant plus de 25.000 personnes. Les fonderies, les entreprises de construction et de réparation avaient subi de graves dégâts pendant la guerre. Grâce à des efforts considérables, elles se sont rapidement relevées. Il est difficile d'entrer dans le détail de chaque spécialité, et nous nous contenterons d'indiquer la marche intéressante des chantiers de constructions navales : Marseille, La Ciotat, Port-de-Bouc (Bouches-du-Rhône), La Seyne (Var). Ces ateliers ont sorti, en 1948, 2 navires, 3 paquebots, 3 bananiers, 1 charbonnier, 4 chalutiers, 3 arachidiers, 3 vedettes garde-pêche, chiffres auquel il faut ajouter 2 torpilleurs de guerre et 1 chaloupe. La récente remise à flots de « La Marseillaise » est, croyons-nous, le signe tangible de cette activité sans cesse croissante.

Industrie des corps gras

Typiquement marseillaise, elle s'étend pourtant sur tout le pays (Nice, Nîmes, Draguignan). Jusqu'au siècle dernier, les huileries de la région ne connaissaient guère que l'huile d'olive mais, depuis le milieu du XIXe siècle, c'est la trituration des graines exotiques, notamment l'arachide, qui est devenue de loin la plus importante. Actuellement les huileries ne travaillent qu'à 60 % environ de leur rendement. Elles traitaient avant-guerre 55 % des importations françaises de graines d'arachide et 80 % des graines de coprah et de palmiste. Ces importations provenaient, à parties égales, de l'étranger et des colonies. Pour 1948, on donne le chiffre de 364.000 tonnes de graines triturées, contre 600.000 en 1938, réduction due au manque de devises et aux faibles envois des colonies. Le contingentement mondial des arachides et les garanties officielles de prix au producteur sont d'autres obstacles essentiels à la production et à l'exportation des huileries marseillaises.

Pour *l'huile d'olive*, la quantité traitée était, avant la guerre, d'une moyenne de 26.000 tonnes par an (23.000 tonnes importées principalement d'Afrique du Nord et 3.000 tonnes provenant d'olives régionales). Pendant la période s'étendant de 1940 à 1945, elle était descendue à 8.000 tonnes (7.000 importées et 1.000 régionales), pour tomber en 1946-47 à 700 t. seulement, soit moins de 3 % du commerce d'avant-guerre. En 1948, la situation s'est améliorée au point d'en arriver au niveau de 40 %. Le commerce des huiles d'olive métropolitaines, ayant été libéré à partir de mars, un peu tard il est vrai, puisque la récolte touchait à sa fin, trouvera un regain de vitalité à la prochaine campagne, d'autant plus que la récolte s'annonce excellente dans tout le bassin méditerranéen.

Dépendant intimement des huileries, *la savonnerie* ne travaille guère qu'à 50 %. La production de l'année écoulée a été de 66.000 tonnes. Le savon de Marseille, plus coloré que les savons suisses, est d'un placement difficile dans notre pays, malgré sa qualité bien connue.

Il faut signaler en passant que l'équipement de l'industrie de l'huilerie marseillaise est un des meilleurs au monde ; il n'y a pas une huilerie qui ne puisse concurrencer une usine américaine. Malheureusement, et comme dans bien des domaines, les prix pratiqués ne sont pas en rapport avec ceux de la concurrence étrangère et posent un sérieux obstacle aux exportations : prix de la matière première, impôts, taux de change grèvent trop lourdement les prix de revient.

Industrie chimique

La nature même du sous-sol était naturellement destinée à favoriser l'éclosion de l'industrie chimique, une des plus anciennes industries de Marseille. D'autre part, le port, où arrivent les matières premières (phosphates, soufres) qui, une fois transformées, sont expédiées à destination des colonies et de l'étranger, contribue à cette activité. Il faut ajouter à ces éléments la présence dans la région de certains minerais, sel, eau de mer qui servent de base à de nombreuses fabrications, enfin, les industries consommatrices de produits chimiques comme les savonneries (produits sodiques) et les industries navales (peintures). Sous la dénomination générale d'industries chimiques on range une quantité extrêmement variée de fabrications très différentes les unes des autres. Nous nous contenterons d'examiner les principales, non sans rappeler que l'ensemble des ateliers et usines représente un total de 300 fabriques employant environ 10.000 personnes. Elles ont, d'une façon générale, presque toutes repris leur rythme d'avant-guerre, et certaines l'ont même dépassé, malgré l'approvisionnement irrégulier et incertain et le manque de débouchés étrangers.

Les *produits chimiques agricoles*, extrêmement importants dans cette région toute faite de cultures et de vignes, occupent une place prépondérante. Les usines de phosphates et de superphosphates ayant leur siège à Port-de-Bouc, Septèmes, Arles (Bouches-du-Rhône), Avignon, Le Pontet (Vaucluse), Albi (Tarn), Sète (Hérault), Etang de Thau, ont fait un effort remarquable depuis la fin des hostilités et maintiennent un rythme de production élevé : plus de 75.000 tonnes pour 1948 (38 % de la production française).

La production du *sulfate de cuivre* a atteint et même dépassé celle de 1939 : 22.000 tonnes (22 % de la production nationale). Celle du soufre maintient également son niveau, mais se voit obligée de ralentir son rythme faute de débouchés : d'une part sur le marché intérieur du fait de l'absence d'oïdium sur la vigne cette année, d'autre part sur les marchés extérieurs par suite de la concurrence américaine et surtout sicilienne qui fait de meilleurs prix.

Aux *produits tartreux* (88 % de la production indigène), à l'*acide sulfurique* (80 % de la production française) vient s'ajouter l'industrie du *pétrole* installée depuis quelques années sur les bords de l'étang de Berre ; Lavera, La Mède, Berre ont raffiné plus de 3 millions de tonnes de pétrole brut, chiffre qui sera largement dépassé en 1949.

Terminant ce chapitre, il convient de noter l'*alumine calcinée*, dont la production pour 1948 a atteint 180.000 tonnes. Une grosse partie de cette production a été exportée vers la Suisse et la Norvège.

Industrie des parfums

L'une des plus originales, elle fait vivre plusieurs milliers d'entrepises plus ou moins directement en rapport avec elle. Roses, fleurs d'oranger, jasmins, lavandes, matières premières odorantes sont traitées différemment. Les premières sont transformées en produits divers dans quelques usines de grands parfumeurs ; la lavande est distillée, presque en totalité, dans de petites institutions campagnardes appartenant aux agriculteurs producteurs. Leurs appareils sont cependant perfectionnés et produisent une essence parfaite. Cette essence est vendue à quelques producteurs, distillateurs et négociants s'occupant uniquement ce ce produit, qu'ils expédient à Grasse, à Paris et à l'étranger. Une petite fraction de la récolte de ces fleurs, spécialement de la lavande, est coupée avant complète maturité ; ventilée, elle devient fleur de jasmin, de lavande, d'oranger pour parfumer le linge, les armoires, ou faire des tisanes.

Cette industrie connaît depuis 1947 une crise sérieuse qui n'a fait que s'accentuer. La parfumerie de luxe, en France et à l'étranger, trop chère, a réduit fortement sa consommation d'essences florales naturelles. Il en résulte une baisse de prix des principales fleurs régionales de parfumerie. Cette situation devrait pourtant favoriser une reprise des exportations mais les difficultés d'approvisionnement en matières premières indispensables à la fabrication des essences aromatiques, matières premières qui sont presque toutes importées, freinent cette reprise.

Industrie alimentaire

Malgré de grosses difficultés, la production est en progression. Mais qu'il s'agisse des minoteries ou des usines de pâtes alimentaires, cette industrie dépend des autres régions de France et des importations, et les hausses de prix ont provoqué une mévente.

Par un paradoxe apparent, la production augmente en même temps que la demande manifeste une tendance à la contraction. L'abondance revenue, la certitude de pouvoir trouver demain ce qu'on n'a pas acheté aujourd'hui, l'amenuisement du pouvoir d'achat des consommateurs en sont les causes principales.

Les raffineries de *sucre* de Marseille, dont la production était en 1938 de 147.000 tonnes, n'ont pu produire en 1945 que 20.000 tonnes. En 1946, le chiffre de production est remonté à 57.000 tonnes et en 1948 à 75.000 tonnes.

L'activité de la branche des *conserves alimentaires* est satisfaisante mais celle des conserves de tomates est en régression sur 1947 : 39.600 tonnes contre 46.000, ce qui représente les 3/4 de la production nationale.

Le *roquefort*, bien connu des amateurs de fromages, apprécié aussi bien en France qu'à l'étranger, est une source de richesses pour les Causses, région pauvre et déshéritée. La production a été en 1948 de 7 millions 500.000 kilogrammes, soit 75 % de celle de 1939. Une faible partie, seulement, est exportée par suite des restrictions dans l'octroi des licences : 1.200.000 kilogrammes en 1948.

Notons qu'une des plus importantes maisons suisses de fabrication de produits alimentaires et lactés vient de commencer la construction, dans les environs de Marseille, d'une très grosse usine qui contribuera à la prospérité de cette branche, aussi bien dans le domaine des exportations que pour la consommation intérieure.

Industries textiles, cuirs, peaux

On se demande quelquefois les raisons pour lesquelles une industrie s'installe dans une région ou dans une ville plutôt que dans une autre. L'*industrie gantière de Millau* est un des exemples frappants de l'utilisation des ressources. Les agneaux, issus des brebis dont le lait sert à fabriquer le roquefort, sont sacrifiés à l'âge de 5 semaines et, après travail, les peaux se transforment en gants dont la qualité est universellement connue. Avec 80 fabriques, 12 mégisseries, 12 teintureries qui travaillent particulièrement pour la ganterie, Millau est devenu un centre de tout premier ordre. Si l'année 1948 a vu une diminution de la production gantière, le chiffre d'affaires, par suite de l'augmentation des prix, est sensiblement le même que celui de l'année précédente : plus d'un milliard 300 millions, dont environ 16 % ont été exportés

Groupant trois industries aussi diverses que le délainage, les textiles et la mégisserie, le centre de *Mazamet* a acquis une réputation mondiale. Entité indissoluble parce que vivant en grande partie l'une pour l'autre, ces trois industries ont pâti des difficultés de devises actuelles. Mais, par un effort considérable et en recourant à des importations dans le cadre de l'auto-financement privé, une amélioration sensible de la situation a pu être obtenue. Pour 1948, 10 millions de kilogrammes de laine ont été livrés à la carde et 1 million de cuirots à la mégisserie. Plus de 2 millions 800.000 mètres de draperies, 1 million de mètres de flanelle, 310.000 mètres carrés de molletons, langes et couvertures. Tel est le résultat des efforts des entreprises de Mazamet, Labastide-Rouairoux.

L'abondance des chênes-verts dans le Var explique la création, il y a plusieurs siècles, de nombreuses *tanneries*. On comptait, en 1720, 24 tanneries à Barjols seulement.

Industrie agricole

Les terres fertiles des plaines du Bas-Languedoc et du Roussillon produisent en abondance céréales, pommes de terre, légumes, primeurs et fruits. On élève des vaches laitières robustes mais peu productives dans les pacages de l'Aubrac, de la Margeride et du mont Lozère, ainsi que de nombreux troupeaux de moutons. Mais le pays d'élection des bovins est sans conteste le Rouergue. Avant la guerre l'Aveyron possédait avec ses 500.000 moutons le plus gros cheptel de la France.

Les *cultures maraîchères* (région de Manosque, littoral et vallées des Alpes-Maritimes, vallée du Rhône et de la Durance, région d'Avignon et de Carpentras) sont, avec l'*oléiculture* répandue sur l'ensemble de la région, les richesses de la Provence.

La culture du *riz* en Camargue, de création récente, a continué à se développer et s'étend actuellement sur plus de 5.000 hectares.

Les *primeurs* réputés du Vaucluse font honneur à l'important système d'irrigation qui fertilise les célèbres jardins du Comtat Venaissin, au pied du mont Ventoux. Carpentras, marché central, collecte les fruits et les légumes de cette région. Sur les coteaux, la vigne fournit en abondance le raisin de table : Muscat, Gros-vert, etc... C'est aussi le domaine des arbres fruitiers : cerisiers, pêchers, abricotiers, figuiers. Dans la plaine, abritée du mistral par les haies de cyprès, les premières fraises poussent sous chassis vitrés, bientôt suivies par celles venues en plein champ. Puis sans interruption les récoltes se succèdent avec les asperges, les cerises, les haricots, les abricots, les tomates, les melons et la saison se termine, fin octobre, avec les dernières tomates et les derniers raisins. C'est ainsi que s'expédie un poids annuel moyen de 28.000 tonnes de fruits et légumes, dont une grosse partie est exportée, en particulier vers l'Angleterre et la Suisse. Or, les possibilités d'exportation vers la Suisse seraient beaucoup plus grandes. A nouveau, la question des prix joue ici le rôle néfaste de frein.

Il faut faire une place à part à l'*industrie florale* qui s'est fortement améliorée.

La production horticole s'avère, actuellement, très supérieure à la consommation française, et les exportations doivent se développer. En 1948, 681 tonnes seulement ont été exportées vers la Suisse, l'Angleterre, la Hollande et la Belgique. Par de gros efforts de propagande en faveur de la qualité de la marchandise mise en vente, la Fédération nationale des producteurs de l'horticulture s'emploie avec vigueur à développer le marché de Paris et les exportations.

Le prix de la main-d'œuvre, qui tend à augmenter malgré la baisse des cours, les importations trop élevées et la concurrence néfaste du commerce clandestin des camionneurs fleuristes qui vendent à meilleur prix les produits achetés au rabais et non contrôlés, risquent de provoquer un chômage important si l'on n'y porte pas rapidement remède.

La vigne, les vins

Quelques-uns des plus riches départements de France sont groupés dans cette région du sud-est, tant par la qualité que par l'importance de la production. Les conditions naturelles, sol, climat, se prêtent admirablement à l'obtention de produits de qualité : vins de consommation courante, crus fameux dans le Var, l'Hérault, l'Aude, les Pyrénées-Orientales, le Vaucluse, les Bouches-du-Rhône et le Gard.

Etabli soit en plaine, soit sur les coteaux, donnant des vins légers, frais et fruités, ou corsés et hauts en couleurs, de degré élevé, le vignoble est l'objet de tous les soins. Certains de ces vins chargés en alcool sont utilisés pour le coupage, la distillation ou la fabrication d'apéritifs : région de Béziers, de Montredon, de Grenache, de Banyuls, de Collioure, sans omettre les vins blancs muscats de Frontignan, de Lunel et de Rive altes. Les vins de Corbières, du Minervois et de Saint-Georges sont renommés. Pour les crus fameux, il suffira de citer les Châteauneuf-du-Pape, Rasteau, Gigondas, en passant par les vins de qualité supérieure : coteau du Lubéron, du mont Ventoux, Tavel, Cassis et Bandol. Cette énumération est forcément incomplète, les vins de premier ordre étant très nombreux dans cette région.

Pour terminer ce rapide exposé, et considérant que la gastronomie ne doit pas perdre ses droits, nous citerons la production considérable de *truffes* des coteaux du mont Ventoux. Le département du Vaucluse peut être légitiment fier des 200.000 kilogrammes annuels qui lui permettent de fournir des truffes aux marchés du monde entier.

Tourisme

L'industrie touristique s'exerce depuis les cimes des Pyrénées jusqu'aux sommets des Alpes, de Briançon à la mer.

Grâce à la rapide remise en état des ouvrages d'art détruits, les possibilités infinies de la Provence sont de nouveau offertes au touriste. L'industrie hôtelière y bénéficie d'une nature merveilleusement diverse, d'un climat exceptionnel. Plaines fertiles, sites pittoresques et grandioses, coteaux riants et parfumés de lavande et de thym défilent sous les yeux émerveillés du voyageur. De tous côtés se rencontrent d'imposants monuments, d'éloquents souvenirs, encadrés de verdure et de clarté. Il serait vain de vouloir en quelques lignes tracer un panorama complet. Les glaciers étincelants du Pelvoux, les gorges bien connues du Verdon, les sites sauvages des Cévennes ou des Maures, la Corniche de l'Estérel, tous paysages totalement différents les uns des autres, promettent au touriste un charme infiniment varié et toujours nouveau.

La Côte d'azur fascine, mais il ne faut pas oublier les richesses d'Arles, d'Avignon, d'Orange, d'Aix-en-Provence. La célèbre Camargue, avec ses guardians, les Saintes-Maries-de-la-Mer, Martigues, les Baux, Nîmes, autant de curiosités remarquables.

La « Route bleue », pour celui qui se rend dans l'une des stations de la Côte, fait prendre contact avec les villes aux curiosités historiques et les petites plages tapies au fond d'une calanque. Elle se détache, à Avignon, de la route habituellement suivie, longe le Rhône, passe à Tarascon, Arles, la Plaine de la Crau, Martigues et rejoint la Côte à Sausset-les-Pins. De là, suivant le bord de la mer, à travers des stations ensoleillées, elle conduit à Marseille. Puis Cassis, La Ciotat, Bandol, Sanary, Hyères, Le Lavandou, Sainte-Maxime offrent leurs couleurs, leur pittoresque. Malgré les destructions dues à la guerre, toutes ces stations renommées sont ornées en toutes saisons d'une profusion de fleurs, parmi lesquelles dominent les lauriers roses en été, les mimosas au début de l'année.

Les périodes d'affluence touristique, qui étaient avant la guerre les saisons d'hiver et d'été, se sont singulièrement raccourcies par suite de difficultés diverses, mais surtout budgétaires, de la clientèle. Les séjours sont courts, trop courts et, malgré la disparition de nombreux hôtels (55 à Nice, 22 à Cannes), la reprise touristique ne permet pas encore à l'industrie hôtelière de vivre et de se développer comme avant la guerre.

Trafic, transports

Relations maritimes. — Les destructions subies par le port de Marseille présentaient, lors de la libération, un caractère particulièrement critique. Les travaux de reconstruction ou de remise en état ont été activement poussés et portent déjà leurs fruits. Environ 4 kilomètres de quai seulement sur 26, 34 postes à quai sur 107 restaient utilisables ; 50 % des hangars étaient détruits, les silos et les docks vinicoles étaient inutilisables. Sur 310 grues, 4 étaient aptes à fonctionner ; plus aucun remorqueur ne subsistait et 70 épaves encombraient le port. A l'heure actuelle, plus de 26 kilomètres de quai, dont 15 pour les opérations commerciales, ont été rendus au trafic ; 108 postes à quai, 64 grues, 30 remorqueurs fonctionnent ; 2 silos ont été remis en service, d'une capacité de 57.000 mètres cubes.

En plus des réparations et dans le domaine des prévisions, l'amélioration du bassin de la Joliette entre dans une phase active : constitution de terres-pleins, achèvement de grands hangars, dont un isotherme spécialisé dans la réception de bananes.

Ces possibilités expliquent que le trafic d'avant-guerre du port de Marseille soit aujourd'hui dépassé. Contre 4.932.000 tonnes de marchandises importées ou exportées pendant le premier semestre 1938, nous trouvons, pour le premier semestre 1949, 5.132.000 tonnes, soit un gain de 200.000 tonnes. La progression est nette également par rapport à 1948 dont le premier semestre totalisait 4.545.000 tonnes. Cette augmentation se retrouve aussi dans le trafic des passagers qui est passé de 302.000 pour le premier semestre 1938 à 396.000 pour le premier semestre 1949 (gain de 94.000).

Trafic suisse de marchandises en 1948 :

PORT DE MARSEILLE :

Céréales : 79.619 tonnes
Divers : 25.141 »

Le tonnage des marchandises en transit sur la Suisse s'élevait en 1939 à 90.818 tonnes ; il n'atteignait plus en 1947 que 66.923 tonnes.

PORT SAINT-LOUIS-DU-RHONE : 29.000 tonnes.

A Port-Saint-Louis-du-Rhône, 70 % des quais, 75 % des terres-pleins, 75 % des engins de levage et 90 % des voies ferrées en moyenne sont utilisables.

Ces deux ports, voies d'accès vers la Suisse des marchandises d'outre-mer, ont vu augmenter progressivement le trafic suisse qui a atteint, en 1948, 104 % de celui d'avant-guerre.

Les difficultés actuelles des relations maritimes n'ont plus qu'une cause : le manque de navires, surtout de paquebots et de paquebots-mixtes, malgré le très haut niveau atteint par le tonnage général. Il en est de même pour les navires-citernes (navires d'une capacité assez réduite).

Transports terrestres. — Le problème des transports terrestres qui, dans une région aussi accidentée, revêt une importance particulière, n'a pas été négligé. Transports ferroviaires pour relier les grands centres (Nice, Toulon, Marseille, Avignon), transports routiers pour pénétrer jusque dans les plus petits villages de montagne, transports fluviaux sur le Rhône, à peu de frais, pour certaines marchandises non périssables.

La S. N. C. F. a su redonner aux transports ferroviaires un rythme normal. Toutes les demandes peuvent être satisfaites, sauf toutefois pour les wagons-citernes.

Pour les transports routiers, la reprise de la fabrication française, la vente des surplus américains ont permis de rétablir un parc automobile presque équivalent à celui de 1939.

Trafic fluvial. — Quant au trafic fluvial sur le Rhône, il ne connaîtra une grosse activité que le jour

où la liaison entre Marseille et la Suisse, par le Rhône, sera établie de façon convenable. Au départ de Marseille, le trafic rhodanien s'établit pour le premier semestre de 1948 à 138.000 tonnes contre 120.000 pour le premier semestre 1947.

Barrage de Donzère-Mondragon. — La Compagnie nationale du Rhône, chargée de l'aménagement de ce fleuve entre la frontière suisse et la mer au triple point de vue de l'irrigation et des autres emplois agricoles, a entrepris l'équipement d'un tronçon du Bas-Rhône entre Donzère et Mondragon. Cet équipement qui entre dans le cadre du programme général d'aménagement du fleuve, comporte la construction d'un barrage mobile dans le lit du fleuve et d'un canal de dérivation de 30 kilomètres de longueur sur lequel seront établis, dans la région de Bollène, une écluse et une usine hydroélectrique. La navigation empruntera normalement le canal en franchissant, au droit de l'usine, l'écluse dont la chute sera de 25 mètres environ.

L'écluse projetée, qui, par sa hauteur de chute dépassera toutes les écluses existantes, a donné lieu à des études approfondies. Elle sera munie de portes d'un type nouveau et les conditions de remplissage et de vidange qui ont donné lieu à de nombreux essais sur modèle réduit permettront de réduire au minimum les pertes de temps des bateaux empruntant le canal.

Il avait été initialement envisagé de donner à l'écluse une largeur de 22 mètres et une longueur de 90 mètres afin de permettre le franchissement de l'écluse par des remorqueurs à roues du type antérieurement en service. Compte tenu des résultats obtenus, tant sur le Rhône que sur le Rhin, avec des remorqueurs de grande puissance à hélices sous voûtes, moins larges que les remorqueurs à roues, il a été finalement jugé préférable, à la demande du Ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, de donner à l'écluse 195 mètres de longueur utile sur 12 mètres de largeur. Ces dimensions, fixées en accord avec les Chambres de commerce et les usagers intéressés doivent permettre l'éclusage simultané d'un remorqueur de canal et de deux chalands ou bien d'un remorqueur du Rhône de grande puissance et d'un chaland.

L'écluse de Bollène sera susceptible d'assurer un trafic de l'ordre de 3 millions de tonnes par an ; si l'importance du trafic le justifie, il est prévu de construire ultérieurement une seconde écluse accolée à la première. L'avenir de la navigation sur le Rhône est donc entièrement réservé.

Trafic aérien. — Offrant une plateforme de 150 hectares, l'aéroport de Marseille-Marignane est admirablement situé sur la carte des installations aéronautiques françaises et les transports aériens ont ainsi vu leur trafic augmenter considérablement : plus de 10.000 tonnes de marchandises transportées et plus de 100.000 passagers.

Commerce

Le commerce d'importation et d'exportation, qui est une des fonctions principales de la région marseillaise, est dans une situation difficile. Avant la guerre, les entreprises spécialisées entretenaient d'innombrables relations avec les marchés producteurs ou consommateurs du globe. Elles étaient parvenues à créer, dans la région, des marchés dont l'étendue, le rayonnement et la variété ne pouvaient être comparés qu'avec des centres tels que New-York, Londres, Hambourg ou Anvers. Les échanges qu'elles avaient réussi à créer, non seulement entre la Métropole et les colonies, mais encore entre les colonies elles-mêmes, entre les colonies et les pays étrangers, avaient pris une extension toujours grandissante que la guerre, en instaurant le régime de l'économie dirigée, a sérieusement atteinte.

Les produits qui constituaient l'essentiel des transactions passaient directement par les mains de groupements d'importation et de répartition, transformés par la suite en groupements nationaux d'achat et de répartition. A la suite de la semi-liberté rendue ces dernières années au commerce d'importation et d'exportation, la situation s'est relativement améliorée, mais il n'en reste pas moins évident que le redressement ne pourra pas avoir lieu tant que la concurrence et l'émulation qu'elle provoque ne joueront pas librement. Dans tous les secteurs où ces facteurs entrent en ligne de compte, les conditions d'échange sont améliorées et les éléments inutiles et malsains lentement éliminés.

Conclusion

Qu'il nous soit permis de remercier ici les Chambres de commerce françaises et les autorités qui, par les renseignements qu'elles ont bien voulu nous fournir, nous ont facilité la rédaction de cet article. C'est par une collaboration toujours plus étroite entre des organismes tels que les nôtres que le commerce international pourra revenir à des bases saines et normales.

L'interruption des relations franco-suisses du mois de mai dernier nous a permis d'apprécier les liens profonds qui attachent cette région à notre pays, tant sur le plan commercial que sur le plan affectif.

Cette situation n'a pas duré et, au grand soulagement de tous, un accord permet maintenant la reprise des affaires. Que ce soit par les exportations ou par le transit, Marseille et les départements qui l'entourent participent à la vie helvétique.

Le Rhône, vivant trait d'union, en est le symbole tangible. Grâce à lui, la civilisation gréco-latine a pénétré à l'intérieur de l'Europe. Nos liens se sont établis par son intermédiaire et ils se resserront toujours plus.

La récente création, par l'Université de Genève, de l'institut universitaire d'administration maritime, seul institut en Europe permettant la formation de consignataires de navires, de courtiers maritimes, de directeurs d'agences de compagnies de navigation, renforcera encore ces liens, puisque c'est à Marseille que les étudiants feront leur stage, soit terrestre, soit maritime.

Jean-R. Berger