Marseille : la puissance portuaire marseillaise au service de la Suisse

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **34 (1954)**

Heft 11: **La Suisse et les ports français**

PDF erstellt am: **04.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-888552

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.

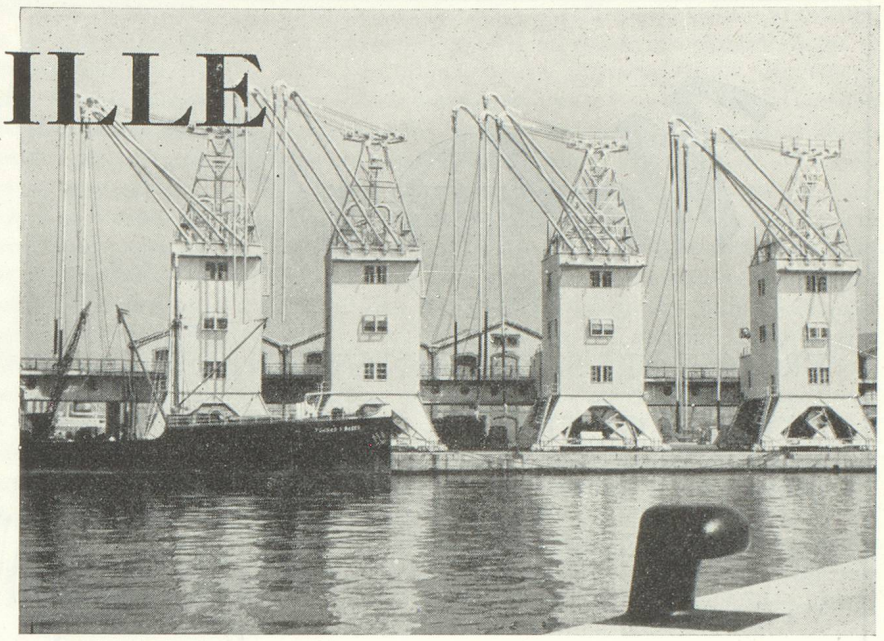
Haftungsausschluss

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

MARSEILLE



Les quatre aspirateurs à grains du port de Marseille, d'une puissance unitaire de 250 tonnes à l'heure

LA PUISSANCE PORTUAIRE MARSEILLAISE AU SERVICE DE LA SUISSE

L'EFFICIENCE sans cesse accrue des transports fait de cette activité une des branches les plus importantes de l'économie moderne. Parallèlement à ce développement, les besoins d'échanges ont grandi dans tous les domaines et entre tous les pays. Les ressources mondiales étant complémentaires, il s'agit désormais d'en faire bénéficier chaque point du globe.

C'est donc une nécessité de plus en plus impérieuse qui a poussé l'implantation et la modernisation des installations portuaires. Il devenait de même indispensable, pour certains pays continentaux, de disposer hors de leurs frontières d'un complexe tel que celui que met Marseille au service de la Suisse.

Depuis le dernier conflit et alors que le port de Marseille avait souffert des destructions de la guerre, les Marseillais, toujours attentifs à sauvegarder et à développer ce qui demeure la raison d'être de leur ville, ont déployé tous leurs efforts pour reconstruire et moderniser leur port. Ils avaient d'ailleurs accordé de tous temps une grande attention aux problèmes touchant le trafic suisse.

Ce dernier n'atteint cependant qu'un volume relativement restreint puisque, sur un total annuel de quelque 3 millions de tonnes, Marseille a reçu en 1952, 37.000 tonnes et en 1953, 44.000 tonnes, auxquelles il faut ajouter 272 véhicules de toutes sortes.

Toutefois, une nette progression se dessine et, si un tel trafic est restreint par rapport aux 18 millions de tonnes qui passent annuellement dans le port de Marseille, il garde pourtant plus de valeur qu'un symbole car il affirme la place de Marseille au nombre des ports naturels de la Suisse.

Le port jouit en effet d'une situation géographique favorable face au Bassin méditerranéen et bénéficie d'avantages incontestables grâce à une desserte intérieure dont les relations ferroviaires et routières ont été particulièrement rationalisées par la politique très réaliste de la S. N. C. F., et le soin apporté au développement du réseau routier dans le Sud-Est.

D'autre part, le port de Marseille lui-même s'est imposé des travaux considérables dont ont bénéficié l'infrastructure et l'outillage. C'est en effet, grâce à ses 4 puissants aspirateurs à grains que le blé destiné à la Suisse peut être en quelques heures, au rythme de 1.000 tonnes /heure, transbordé par les moyens mécaniques les plus perfectionnés, dans les grands silos de 25.000 tonnes d'où il partira vers l'intérieur par la route et par le fer. C'est grâce également aux perfectionnements du réseau technique et commercial de réception des fruits et primeurs, qu'une orange débarquée le jour A dans les Bassins de la Joliette, peut être le jour C livrée à la consommation dans n'importe quelle ville de la Confédération Helvétique.

TRANSPORTS INTERNATIONAUX

BALE - GENÈVE - ZURICH

Bienne - St-Gall - Buchs

La Chaux-de-Fonds

Vallorbe

depuis plus de 30 ans spécialistes du trafic suisse par Marseille

Oran - MARSEILLE - Port St-Louis-du-Rhône

Société de Transports Internationaux Gehrig & Cie

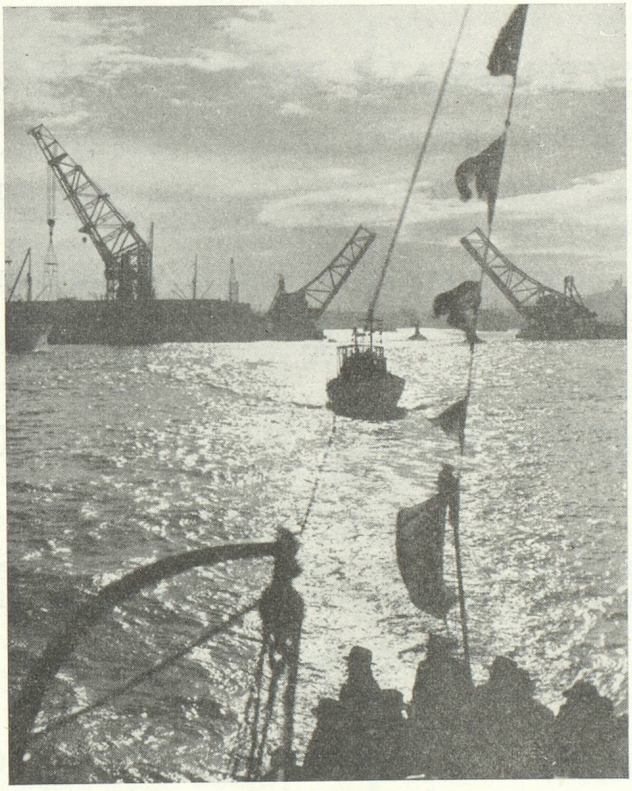
Cette cadence, rarement atteinte dans n'importe quel autre port, ces progrès dans la technique du déchargement et de la manutention, doublés par les moyens de stockage et de conservation, dont le hangar climatisé destiné à recevoir 80.000 régimes de bananes est un des exemples les plus frappants, sont accompagnés d'une sécurité accrue pour la marchandise. Tout le matériel de levage ainsi que les engins de manutention ont été conçus en vue d'une activité propre, et il demeure impressionnant de considérer ces longues rames de plateformes chargées de voitures automobiles qui, sitôt leur rapide débarquement terminé, sont acheminées vers les réseaux de triage du port.

Comment ne pas évoquer également les magnifiques réalisations de la région de l'Étang de Berre où s'est implanté depuis quelques années l'un des complexes pétroliers les plus importants d'Europe, recevant et distribuant dans 3 grandes raffineries plus de 8 millions de tonnes d'hydrocarbures ?

La place considérable prise par le pétrole dans le monde moderne rendait nécessaire l'élaboration et la construction de telles installations, dont les travaux ont été menés à bien en un temps record. Dans le cadre du grand projet d'aménagement du Rhône en vue de la navigation, qui se poursuit pour le tronçon compris entre Lyon et la mer, l'établissement de ce puissant trait d'union entre la Suisse et Marseille attend la conclusion d'accords internationaux en cours d'élaboration, et il faut souhaiter que les ententes nécessaires s'établiront le plus rapidement possible.

L'économique ne ferait en cela que suivre la ligne qui lui est tracée par une longue tradition d'échanges culturels et folkloriques dont la dernière manifestation à Marseille a été constituée par les grandioses Fêtes du Rhône où les groupes suisses étaient largement représentés.

Il est certain que la conjonction des efforts, joints à l'activité déployée par tous les organismes publics ou privés qui sont constitués en vue de développer le trafic franco-suisse, permettront à Marseille de retrouver la place qu'elle occupait avant la guerre, et qui est la première dans le trafic de transit franco-suisse.



Port de Marseille : contre-jour sur la mer