# Marseille et l'Algérie

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

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **35 (1955)**

Heft 2: **L'Algérie**

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-888119

**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 et l'Algérie

*Vue aérienne du Vieux Port.*

Aucune mer, plus que la Méditerrannée, n'a contribué à rapprocher les peuples qui la bordent. Elle est un des plus remarquables carrefours de civilisations que le monde ait jamais possédé. Par elle, l'Orient et l'Occident se joignent, l'Europe et l'Afrique se pénètrent. Et c'est entre Marseille, premier port de l'Union française, et Alger, clé de voûte de l'Afrique du Nord française, que les échanges sont les plus denses, particulièrement dans le domaine commercial. Placés au bord de deux continents que l'évolution économique amène fatalement à se compléter et à coopérer, ces deux ports devaient voir naître entre eux d'importants courants commerciaux.

C'est ainsi que le port de Marseille a pris une place de choix dans les relations entre la Métropole et l'Algérie. Au cours de ces dernières années, environ 40 % des échanges entre la Métropole et l'Algérie sont passés par le port de Marseille, contre 25 % seulement avant-guerre. Il est à remarquer que la prédominance de Marseille est beaucoup plus nette dans le domaine des exportations de la Métropole vers l'Algérie, que dans celui des importations. En effet, dans le permier cas, le pourcentage de trafic assuré par Marseille est de 50 % du total, alors que dans le second il n'est que de 30 %. En 1954, le trafic algérien du port de Marseille a été de plus de 2 millions de tonnes : 713.000 tonnes importées et 1.300.000 tonnes exportées. Ce trafic représente environ le quart de l'ensemble des marchandises diverses passant par Marseille.

Si la France compte au nombre des nations les mieux dotées en possibilités de transport maritime et aérien, c'est en grande partie à la densité de ses échanges avec l'Algérie qu'elle le doit. La France et l'Algérie, vivant sous des régimes politiques et économiques très proches, sont en outre les débouchés naturels de deux continents appelés à prospérer ensemble. Le port de Marseille assurant la plus grande part du trafic Métropole-Algérie dispose d'une importante flotte maritime pour desservir ce territoire. Plus de 50 navires, jaugeant environ 125.000 tonneaux et comprenant 12 paquebots et une quarantaine de cargos, assurent au départ de Marseille plusieurs départs quotidiens vers l'Algérie et ses principaux ports. De plus, à côté de ses liaisons maritimes, Marseille est relié par voie aérienne avec l'Algérie. En 1954, le trafic aérien « passagers » entre Marignane et l'Algérie a atteint 190.000 voyageurs. De son côté, le trafic fret s'est élevé à près de 4.000 tonnes.

Mais à côté de sa flotte maritime et aérienne, Marseille offre à l'économie algérienne toutes les ressources des installations spécialisées de son port et de son remarquable réseau commercial. Si l'on se borne au seul exemple d'un trafic très caractéristique, celui des fruits et primeurs, on constate que le port a toujours assuré dans des conditions parfaites la réception et la réexpédition de cette catégorie de produits qui intéresse tout particulièrement l'économie algérienne; de 1932 à 1948 les importations de fruits et primeurs d'Afrique du Nord réalisées par le port de Marseille ont doublé, passant de 120.000 à 225.000 tonnes. Depuis, les quantités reçues n'ont cessé d'augmenter et, en 1954, étaient de l'ordre de 400.000 tonnes.

Cette progression était en liaison avec le développement de la production agricole algérienne. Grâce à la fréquence et à l'importance de ses lignes maritimes, grâce à la qualité de ses installations spécialisées et à la rapidité des opérations qui s'y déroulent, le port de Marseille a pu jouer un rôle important dans la distribution et l'éclatement de la production agricole algérienne qui allait toujours croissant.

Soulignons que le rôle de Marseille en tant que marché de fruits et légumes est double : tout d'abord la ville et son arrière pays immédiat absorbe une grande partie des produits algériens qui lui parviennent par son port; ensuite

une notable partie des arrivages est réexpédiée, par voie ferrée, par voie routière ou aérienne, en direction d'un hinterland qui s'étend jusqu'en Allemagne du Sud. On estime que près de la moitié des fruits et légumes algériens reçus par le port est réexpédiée ainsi. L'importance de Marseille comme marché de fruits et légumes est attestée par l'existence d'une importante « bourse des fruits et légumes d'importation ».

Chaque année davantage le port de Marseille s'affirme donc comme un des débouchés essentiels de la production algérienne, soit en la consommant, soit en la réexpédiant.

La Chambre de commerce déploie tous ses efforts pour développer cette fonction de transit. Elle prend le plus grand soin de l'accomplir en conformité de l'intérêt général de la Métropole et de l'Algérie. Cette préoccupation l'a conduite à organiser des conférences annuelles du transit des primeurs auxquelles participent les professionnels et l'ensemble des organismes intéressés par ce trafic particulier. Ainsi, l'organisme qui partage avec les Ponts et Chaussées maritimes la responsabilité de l'avenir du port a-t-il conscience de collaborer très étroitement au développement de l'économie algérienne.

*Navire en chargement*