

Zeitschrift: Bulletin mensuel de la Chambre de commerce suisse en France
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: - (1926)
Heft: 74

Artikel: Marseille et la Suisse
Autor: Leuba
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-889678>

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: 01.02.2026

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

CHAMBRE DE COMMERCE SUISSE EN FRANCE

SIÈGE SOCIAL : 61, AVENUE VICTOR-EMMANUEL III

PARIS (8°)

BULLETIN MENSUEL

NOVEMBRE-

DÉCEMBRE 1926

Le Numéro: 2 f. 50 (Français)

Abonnement: 25 f. (Français)

NUMÉRO 74

PRÉSIDENT D'HONNEUR: M. ALI HONSE DUNANT, MINISTRE DE SUISSE EN FRANCE

PRÉSIDENT: M. J.-L. COURVOISIER

VICE-PRÉSIDENT: M. AUGUSTE DUPLAN

TRÉSORIER: M. CH. COURVOISIER-BERTHOUD

SECRÉTAIRE GÉNÉRAL: M. MAURICE TREMBLEY

Marseille et la Suisse

Nous sommes heureux de publier ici cette intéressante étude que notre distingué Consul de Suisse à Marseille, M. PAUL LEUBA, a bien voulu écrire pour nos lecteurs.

L'on est convenu d'appeler couramment Marseille la Porte de l'Orient, on pourrait fort bien la dénommer aussi la Porte de la Suisse.

En effet le grand emporium méditerranéen a été de tous temps un grand centre d'approvisionnement pour notre pays et son port naturel d'exportation pour l'Afrique et tous les pays d'Orient ou d'Extrême-Orient.

Certes Gênes fait depuis quelques années des efforts persévérants pour attirer à elle une partie du trafic suisse et y a réussi pour certaines marchandises, notamment les céréales grâce à un aménagement plus récent, comportant les silos qui, à Marseille, sont actuellement seulement en voie de construction.

Néanmoins les chiffres du trafic suisse demeurent intéressants.

En voici le détail au cours de ces dernières années :

Exportations de Marseille sur la Suisse

| | |
|-----------|---------------|
| 1913..... | 47.784 tonnes |
| 1920..... | 10.362 — |
| 1921..... | 6.592 — |
| 1922..... | 24.535 — |
| 1923..... | 18.314 — |
| 1924..... | 26.172 — |

Voici les principales marchandises exportées sur la Suisse :

1913 : Farines, 20.243 tonnes; semoules, 15.884; Céréales, 3.684; huiles végétales, 1.756 tonnes.

1920 : Métaux, 1.392 tonnes; pierres terre et combustibles, 991 t.; huiles végétales, 1.229 t.; Denrées coloniales, 2.218 t.; sucres, 315 tonnes.

1921 : Farineux alimentaires, 2.717 tonnes; produits chimiques, 1.039 t.

1922 : Farineux alimentaires, 19.230 t.; sucres, 2.096 tonnes.

1923 : Avoines, 4.074 t.; orges, 2.591 t.; produits déchets divers, 2.323.

1924 : Huiles et sucs végétaux, 5.017 t.; farines alim., 15.280; maïs, 4.098.

Le transit des marchandises suisses par Marseille porte principalement sur les machines, les laits, les fromages, les chocolats, l'horlogerie, les broderies, les produits chimiques, les soieries.

Nous avons dit tout à l'heure que le port de Gênes avait modernisé son outillage afin d'attirer à lui le plus de trafic possible.

Est-ce à dire que Marseille demeure en arrière? Non point, mais ainsi qu'il arrive toujours en pareille matière, les innovations ne se réalisent pas de part et d'autre avec un synchronisme parfait et si au cours de ces dernières années Gênes a eu l'avantage sur Marseille, ce dernier port s'organise pour soutenir avantageusement la concurrence sur ce terrain.

Déjà l'outillage de la Cie des Docks et celui de la Chambre de Commerce comportait, en nombre largement suffisant, tout le matériel nécessaire au trafic d'un grand port, grues mobiles, poulsons fournis, élévateurs, etc...

La Compagnie des Docks et Entrepôts de Marseille a la concession de trois môles (Joliette, Lazaret, Arenc) et occupe 75.960 mq. de surface et 127.886 mq. avec ses hangars, magasins, voies ferrées, cours et quais. Les hangars peuvent abriter 167.840 tonnes et elle construit actuellement des silos pour les céréales, etc.

Les quais sont munis de 9 grues hydrauliques fixées et 63 grues hydrauliques mobiles.

Elle possède également le bassin de radoub qui comprend 7 formes.

Pour répondre aux importations de viandes, primeurs, etc., etc., elle a installé récemment un entrepôt frigorifique comprenant 27 chambres d'une capacité totale de 7.000 tonnes.

Les tarifs de la Compagnie des Docks sont homologués par l'Etat et présentent l'avantage de ne réserver aucune surprise aux usagers.

C'est aux quais de la Cie des Docks que débarquent presque tous les bateaux apportant des blés pour la Suisse. Ces blés sont déchargés au moyen de poulsons plongeant dans les cales pour y chercher le blé qu'ils déversent par une chaîne sans fin sur des tabliers roulants reliés à des caisses de pesage édifiées sur les quais. Sur chacune des quatre faces de la caisse se trouve un déversoir avec une bascule automatique. Les sacs remplis à même la caisse, égalisés automatiquement à 100 kilogs, ficelés, sont véhiculés jusqu'aux fourmis qui les montent automatiquement dans les wagons.

La vitesse horaire d'un débarquement de blé peut atteindre 270 t., soit 1.360 t. par jour, ce qui permet de décharger et de réexpédier un chargement de 6 à 7.000 tonnes de blé en 5 jours.

La Chambre de Commerce de Marseille exploite les autres môles par l'entremise d'acconiers auxquels elle loue son outillage.

Celui-ci comprend : 14 hangars représentant une superficie de 112.336 mq. et pouvant abriter 90.000 tonnes de marchandises; 100 grues dont la moitié environ sont hydrauliques et les autres électriques, 20 grues américaines extrêmement puissantes, 60 cabestans électriques pour la manœuvre des grues mobiles et des wagons. Un des môles est spécialement aménagé pour la réception des animaux vivants, en particulier des moutons d'Algérie. Il y a un bassin spécialement réservé pour la réception des pétroles.

La Chambre de Commerce a aussi fait construire 4 postes de déchargement de mazout et 2 postes de ravitaillement pour des chalands-citernes. Elle possède en outre deux bateaux-pompes, dont un à moteurs-pompes à essence extrêmement puissants; deux auto-pompes et 4 motos-pompes pour le service de terre. Elle éclaire les hangars et les navires pour leurs opérations et peut leur fournir l'eau douce. Elle a installé un poste de premier secours aux blessés et assure à ses frais le service horaire et météorologique du port.

Elle a entrepris l'amélioration des conditions de réception des passagers de l'Afrique du Nord sur les quais de la Joliette et une installation spéciale pour les déchargements de sables et matériaux de construction.

L'édification de silos comme à Gênes y est prévue également.

Les principales marchandises débarquées à Marseille ont été en 1924 :

| | |
|-----------------------------------|---------------|
| Graines et fruits oléagineux..... | 5.878.031 qm. |
| Céréales..... | 7.306.064 — |
| Sucres, bruts et raffinés..... | 2.157.435 — |
| Houille..... | 13.668.927 — |
| Huiles lourdes..... | 1.690.365 qm. |
| Viandes fraîches..... | 137.254 — |
| Minerais..... | 1.026.985 — |
| Bestiaux..... | 436.102 — |

Le tonnage total a été en 1924 de 5.136.215 tonnes de marchandises aux entrées et de 2.035.193 aux sorties.

Mais Marseille n'est pas qu'un port marchand, elle est aussi la grande escale des passagers partant ou arrivant des Echelles du Levant, de l'Afrique, de l'Egypte et de l'Extrême-Orient.

Tête de ligne de nombreuses compagnies dont les plus importantes sont les Messageries Maritimes (Egypte, Syrie, Indes, Indochine, Chine, Japon, Océan Indien, Madagascar, La Réunion, Maurice, Australie, Nouvelle Calédonie); Compagnie Générale Transatlantique (Ports de l'Algérie et Tunisie); Compagnie de Navigation Paquet (Maroc, Sénégal, Mer Noire); la Compagnie Fraissinet (Corse, Bulgarie et Danube, Côte Occidentale d'Afrique); Compagnie Générale de Transports Maritimes (Algérie, Dakar, Brésil, Plata, Haïti, Cuba, New-Orléans, Guyanes, Antilles Françaises et étrangères); Cie de Navigation Mixte (Algérie), etc., Marseille a enregistré en 1925 un trafic de 364.221 passagers à l'arrivée et 410.960 au départ.

Les grandes unités de la flotte marseillaise rivalisent avec les transatlantiques des Compagnies étrangères et les derniers venus, le Champollion, et la Mariette Pacha des Messageries Maritimes ont un aménagement intérieur d'un luxe et d'un goût remarquables.

Un projet d'aménagement de la gare de la Joliette en gare maritime est à l'étude.

Non contente de maintenir son titre de premier port méditerranéen, Marseille ambitionne de devenir la rivale de Hambourg ou Anvers.

Pour cela, il fallait agrandir son domaine portuaire au delà des collines de l'Estaque qui le bornaient à l'ouest. La Chambre de Commerce n'a pas hésité à percer ces collines et à construire un tunnel qui vient précisément d'être mis en eau et qui peut, sans exagérer, être considéré comme une des plus belles et des plus hardies réalisations dans le domaine de la navigation intérieure. Le tunnel du Rove qui relie le port de Marseille à l'étang de Berre au travers du Massif de la Nerthe a une longueur de 7 km., une largeur de 224 et une hauteur de 15 m. 40.

Autour de l'Etang de Berre et de Caronte, véritable mer intérieure s'édifient dès à présent des usines auxquelles cargos ou chalands amèneront la matière première qu'elles pourront réexpédier transformées vers l'intérieur par la voie du canal du Rhône ou par les lignes du P.-L.-M. qui passent à l'Est et à l'Ouest de l'Etang.

Nous examinerons à une prochaine occasion l'importance de Marseille en fonction de son industrie, du domaine colonial français et de son Hinterland.

LEUBA.