

Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 27 (1947)
Heft: 8

Artikel: Les ports français et la Suisse
Autor: Senarclens, Jean de
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-888653>

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

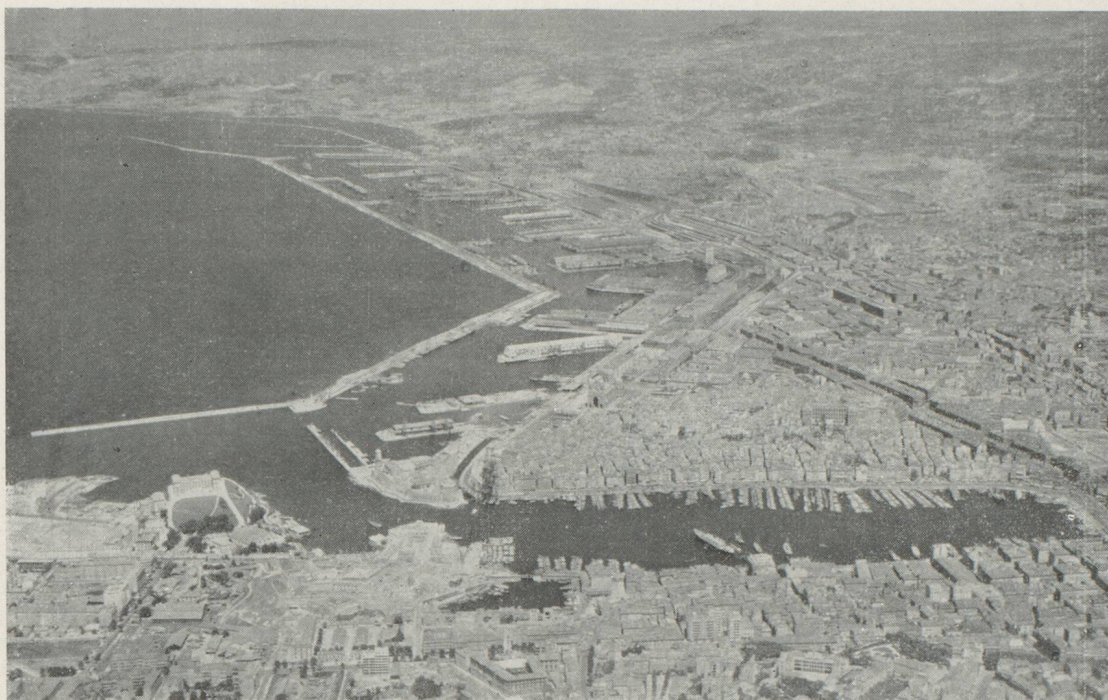
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 20.11.2025

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



LE PORT DE MARSEILLE

LES PORTS FRANÇAIS ET LA SUISSE

par

Jean de Senarclens

de la Chambre de commerce suisse en France

Le manque total d'accès à la mer constitue pour un pays, cela est certain, un inconvénient majeur. Mais cet inconvénient même a pour contre-partie heureuse un choix très grand des voies d'acheminement.

La Suisse est un très petit pays, certes, mais sa pauvreté en matières premières et en produits du sol qui l'oblige à importer proportionnellement plus que tout autre pays, sa position géographique qui la contraint à confier ses importations à l'étranger en lui laissant le choix entre une multitude de ports, en font un client très recherché. Les ports de l'Adriatique, de la Méditerranée, de l'Atlantique, de la Manche, de la mer du Nord s'efforcent d'attirer chez eux les marchandises en provenance et à destination de la Suisse. Les différentes compagnies de chemins de fer et de navigation s'ingénient, par des tarifs préférentiels, à transporter les plus gros tonnages possibles.

Devant cette lutte d'intérêts, la Suisse n'a pas le droit de faire de préférences, de se laisser guider dans son choix par des raisons sentimentales ou d'assurer à

qui que ce soit, par un contrat d'exclusivité, des avantages permanents. Une telle discrimination irait à l'encontre de ses intérêts vitaux, aussi bien politiques qu'économiques. Sans parler des premiers, la nécessité de ne pas aggraver la cherté de la vie provoquée par la situation de notre pays fait un devoir à ses importateurs de donner la préférence à la voie la plus avantageuse.

C'est dans cet esprit que nous nous proposons d'étudier la position des ports français à l'égard de la Suisse. L'article si parfaitement documenté, si clair, si instructif de M. Lafaurie-Fréchin, président de l'Association des grands ports français, montre que les établissements maritimes français possèdent toutes les qualités requises pour l'acheminement des marchandises en provenance et à destination de notre pays. On ne saurait rendre un hommage trop enthousiaste aux ingénieurs français des Ponts et Chaussées, aux Chambres de commerce maritimes, aux travailleurs de tous grades qui, sans relâche, ont coopéré à la remise en état de l'infrastructure et des installations des ports français. Aujourd'hui,

ceux-ci sont en mesure d'accueillir toutes les marchandises en transit, aussi bien à l'importation qu'à l'exportation. Reste à examiner ce qui peut, dans les décisions de nos commerçants, faire pencher la balance en leur faveur.

Le choix d'un port pour l'acheminement des marchandises est dicté par les trois facteurs que voici, l'un ou l'autre pouvant se révéler dans certains cas d'importance secondaire.

1° Adaptation des installations au déchargement, à l'entreposage, au chargement de la marchandise considérée : certains ports sont spécialisés dans le transport de certaines marchandises et possèdent des installations adéquates — grues de déchargement, aspirateurs à grains, silos, hangars, magasins, réservoirs à essence, entrepôts frigorifiques, etc. etc.

2° Célérité du transport : pour le transport des marchandises périssables la voie la plus courte aura la préférence, même si le coût en est légèrement plus élevé.

3° Coût du transport : celui-ci dépend du fret maritime, de la longueur et des tarifs du transport ferroviaire ou fluvial, enfin et surtout des frais portuaires qui varient beaucoup d'un port à l'autre.

Un simple examen de la carte conduit aux constatations préliminaires que voici :

— certains ports sont favorisés par la distance qui les sépare de la Suisse : Port-Saint-Louis-du-Rhône : 462 km., Marseille : 482 km., Sète : 515 km., contre 631 pour Dieppe, 694 pour Dunkerque, 699 pour Val-lorte, 722 pour La Rochelle, 729 pour Nantes, 743 pour Bordeaux, 748 pour Le Havre, alors que Gênes se trouve à 210 km. de Chiasso et Anvers à 613 km. de Bâle. Les ports méditerranéens se trouvent nettement avantagés de ce point de vue. Encore faut-il considérer qu'il ne s'agit là que du transport terrestre et que les écarts de fret maritime et les commodités et tarifs portuaires sont de nature à réduire cet avantage à néant.

— certains ports favorisés par la distance qui les sépare des sources d'approvisionnement et des lieux de destination des marchandises importées ou exportées par la Suisse : Calais, Boulogne, Dunkerque et Dieppe sont en liaison directe avec l'Angleterre ; Le Havre, Cherbourg, Nantes-Saint-Nazaire, La Rochelle-La-Pallice, Bordeaux font face directement à l'Atlantique et sont par conséquent favorisés en trafic avec l'Amérique et l'Afrique Occidentale. Les ports méditerranéens sont les voies d'accès et d'écoulement naturelles des marchandises en provenance et à destination des territoires de l'Afrique du Nord.

Ce sont là des constatations de principe qui peuvent être et qui sont en fait battues en brèche en raison des installations, des spécialités et des tarifs de certains ports. N'a-t-on pas vu des blés d'Odessa descendre les Dardanelles, traverser la Mer Egée et la Méditerranée, et, plutôt que de pénétrer en Suisse par Marseille ou Gênes, contourner la Péninsule Ibérique et la France pour remonter le Rhin via Anvers ou Rotterdam ?

Il n'en est pas moins vrai que la position géographique de chaque port, son arrière-pays et ses liaisons avec les contrées d'outre-mer, commandent dans une large mesure son développement général. Envisagés de ce point de vue, on peut juger que les ports de la Méditerranée sont particulièrement bien placés pour le trafic avec l'Afrique du Nord et, par le canal de Suez, les Indes et l'Extrême-Orient ; que les ports français de la Mer du Nord et de la Manche sont les voies d'acheminement normales avec l'Angleterre ; qu'enfin les ports de l'Atlantique (nous verrons plus loin pourquoi nous plaçons Le Havre et Cherbourg parmi ces derniers), sont favorisés pour les échanges avec le Nouveau Monde.

Or actuellement, l'Amérique prend une part prédominante dans les échanges avec la Suisse, comme avec tous les pays européens. Il s'ensuit que logiquement nous allons assister à un développement croissant des ports de l'Atlantique. Quels seront les plus favorisés dans leur trafic avec la Suisse ? Cela dépendra, et de leurs facilités de chargement et de déchargement, et de leurs possibilités d'accès de et vers notre pays.

Pour notre part, nous croyons que le complexe Le Havre-Rouen-Paris est appelé à prendre une importance de plus en plus grande et à supplanter dans une large mesure les autres ports : Le Havre est un port en eau profonde, la Seine est une voie d'accès de premier ordre, la région industrielle desservie par ces trois ports est l'une des premières d'Europe et les voies d'acheminement de cette région conduisent directement vers l'Allemagne et la Suisse, vers le centre de l'Europe. Sans doute le Rhin offre-t-il une concurrence sérieuse à la voie ferrée Le Havre-Bâle, mais la voie française est la plus rapide, de trois jours, dans le trafic New-York-Bâle (36 heures du Havre à Bâle).

Il est certains facteurs que nous ne voudrions pas manquer de porter d'emblée à l'actif des ports français :

— l'empressement, le soin, nous dirions même l'enthousiasme que la plupart d'entre eux ont mis à répondre à notre questionnaire prouvent bien l'intérêt qu'ils portent au trafic suisse, les sacrifices qu'ils acceptent même de consentir en sa faveur.

— les efforts accomplis sans relâche par la S. N. C. F., efforts que nous nous plaisions à souligner ici même dans notre numéro de janvier 1947, aboutissent à l'examen de tarifs sans cesse mieux adaptés aux nécessités de nos importations. Pas plus tard que le 19 août 1947, le Journal Officiel publiait des tarifs exceptionnels pour le transport des céréales de Marseille vers la Suisse, comportant des détaxes de 34 à 49 p. 100, présentées à l'homologation ministérielle.

— l'entente intervenue au début du mois de juin 1947 entre Marseille et Gênes marque une étape importante vers l'assainissement d'une concurrence stérile entre ces deux ports et leur coopération en vue d'une meilleure desservance de notre pays.

Au terme de ces considérations liminaires, qu'il nous soit permis de décrire en peu de mots la situation des différents ports français et leurs possibilités de trafic avec la Suisse.

MER DU NORD

Dunkerque est le seul port français de la Mer du Nord. Mieux équipé peut-être que tout autre avant la guerre, il a été plus sérieusement touché aussi par les destructions. Son relèvement a été longtemps freiné par l'existence de mines flottantes que l'on ne parvenait pas à situer et qui barraient l'entrée du port aux dragues et engins de reconstruction attendus par mer. Aujourd'hui, les mines sont désarmées par le temps, la grande écluse a été ouverte au trafic et le port peut reprendre peu à peu son activité. L'une des cinq darses est en service, de même que le silo à grain adjacent. La renaissance est amorcée.

Dunkerque ne constituait pas, avant la guerre, une voie d'acheminement très fréquemment empruntée par les marchandises en provenance et à destination de la Suisse. 15.000 tonnes à l'exportation, avant tout des fruits, des volailles, 30 à 60.000 tonnes à l'importation constituées en majeure partie de houille et de sucre, transitaient chaque année en trafic avec notre pays. Il n'en reste pas moins que le travail irréprochable des dockers de Dunkerque, les installations de ce port qui, entièrement détruites, seront conçues selon les données les plus modernes de la technique, la liaison directe Bâle-Dunkerque en font une voie rapide et précieuse pour certaines marchandises. Dunkerque, avant la guerre, 5^e port de France à l'importation, 3^e à l'exportation, a pour arrière pays naturel la région industrielle du nord de la France, qui importe en quantité les textiles, machines, charbons, carburants et denrées qui lui sont nécessaires.

MANCHE

Quoique situés géographiquement sur la Manche, les ports du Havre et de Cherbourg sont axés sur l'Atlantique. Nous ne parlerons dans ce chapitre que de Calais, Boulogne et Dieppe.

Calais est, par excellence, un port de vitesse pour les relations entre l'Europe continentale et l'Angleterre. Le ferry-boat fonctionne à nouveau depuis le mois d'août. Il en résulte un trafic de voyageurs extrêmement dense. Pendant le seul mois de juillet 1947, plus de 100.000 voyageurs ont transité par Calais. A chaque paquebot correspondent des trains en provenance ou à destination de Paris, Bruxelles, Liège, Bâle, Nice, Milan, etc. En dehors de ces services pour voyageurs, Calais assure un trafic important de marchandises pondéreuses (nitrates, phosphates, pyrites de fer, minerais de manganèse, plomb, etc.) de bois et de marchandises diverses (laine, denrées alimentaires, fruits et légumes, vins, fromages, céréales, machines, verrerie, etc.). La liaison directe avec Bâle en fait un port recherché pour les transports rapides.

Boulogne : Depuis le 1^{er} juillet 1947 la gare maritime est à nouveau en exploitation et le trajet Boulogne-Folkestone est accompli en 2 h. 30, comme le trajet Calais-Folkestone, contre 2 h. 20 de Calais à Douvres.

Le trafic voyageurs revêt donc pour Boulogne une importance de premier plan.

Le port dispose en outre d'installations perfectionnées pour le trafic des marchandises et acheminait avant la guerre 20 à 30 wagons par semaine de et vers la Suisse. Actuellement, ce trafic porte surtout sur l'importation et comprend en majorité des tissus, des machines, des tubes d'acier, du linoléum. Du 1^{er} janvier au 15 juillet 1947, Boulogne a opéré le transit de plus de 10.000 tonnes de fruits d'Italie ayant traversé la Suisse à destination de l'Angleterre (de plus de 20.000 tonnes de juillet à décembre 1946,) de plus de 500 tonnes de groupages de Suisse vers l'Angleterre, de plus de 2.500 tonnes de marchandises anglaises vers la Suisse.

Boulogne constitue enfin un port de pêche extrêmement important qui ne cesse de perfectionner et de moderniser ses installations et qui compte de nombreuses fabriques situées à pied d'œuvre pour mettre les produits de la pêche en conserve. Les formalités de licence créent encore de lourdes difficultés pour l'exportation de ce poisson vers la Suisse.

Dieppe ne jouit pas d'une situation moins privilégiée pour le transport des voyageurs. Quoique plus longue, la liaison avec Newhaven a la faveur de nombreux Suisses se rendant en Grande-Bretagne.

Premier port français remis en service après la libération, Dieppe a vu ses transports de marchandises entre la Suisse et l'Angleterre prendre une importance qu'ils n'avaient pas avant la guerre. Pendant le 1^{er} semestre 1947, la Suisse a importé d'Angleterre, via Dieppe, 2.693 automobiles et 622 tonnes de marchandises diverses, tandis qu'elle exportait 835 tonnes par ce port. 35 p. 100 du tonnage importé par Dieppe étaient destinés à la Suisse, 4 p. 100 des sorties provenaient de Suisse. Quant au trafic de fruits et légumes italiens transitant par la Suisse et Dieppe vers l'Angleterre, il atteignait pendant le 1^{er} semestre 1947 3.202 tonnes, soit 16 p. 100 du tonnage total de ce port à l'exportation. On voit par ces chiffres l'importance que revêt pour Dieppe le trafic de notre pays.

A titre d'exemples, nous donnerons les prix suivants :

Importation d'un wagon chargé de 2 automobiles Standard de 900 kg. de Dieppe à Bâle :

Transport, y compris droits de timbre et d'enregistrement	6.339
Formalités en douane	346
Manutention	83 70
Bâchage	94
Taxe SIE	104 40
	6.967 10

Exportation d'un wagon de 7 t. 5 de poires d'Italie via Chiasso et Bâle :

Transport de Chiasso à Bâle	7.793 fr.
Transport de Bâle à Dieppe	16.539 »
Formalités en douane à Bâle	1.014 »
Permis d'embarquement à Dieppe	482 »
	25.828 fr.

Des tarifs directs ont été mis en application le 1^{er} août 1947 entre la France et l'Angleterre. Il est souhaitable que la Suisse et l'Italie adhèrent à cet accord pris dans le cadre de la CIM, ce qui faciliterait les échanges.

Un service de cargos comparable à celui de 1939 et la reconstruction de la gare aux voyageurs de Dieppe-Maritime amélioreront sensiblement les conditions de transit par ce port.

ATLANTIQUE

Le Havre, nous l'avons dit, revêt avec ses compléments Rouen et Paris, une importance de premier plan pour le trafic avec le Nouveau Monde.

Ce n'est pas sans satisfaction que nous relevons la phrase suivante dans la note qui nous a été remise par la direction du Port autonome du Havre : « Le transit sur la Suisse est la partie la plus intéressante et la plus constante des trafics de transit de notre port ». C'est pour nous le gage d'une attention et d'un soin constants de ce port en vue d'améliorer les conditions offertes à nos importateurs et à nos exportateurs.

En liaison directe avec l'Amérique du Nord (New-York, Philadelphie, Boston, Baltimore, Norfolk, New-Orléans, Galveston, Houston, Corpus-Christi, Pensacola, Mobile, Tampa), l'Angleterre (Southampton, Londres, Liverpool), l'Islande (Dublin), les Antilles, le Vénézuéla, le Pacifique sud, le Brésil, l'Uruguay, l'Argentine, la côte occidentale d'Afrique, l'Afrique du Sud, Madagascar, l'Extrême-Orient, Port-Saïd, Le Havre est une tête de ligne ou une escale régulière pour la plupart des compagnies d'armement françaises, américaines et anglaises.

Avant la guerre, Le Havre disposait du plus grand nombre de postes à quai des ports français : 140 ; aujourd'hui, 102 sont disponibles. Dès le 1^{er} janvier 1948, sur 22 postes à quai accessibles aux plus gros

cargos, 20 postes seront équipés de voies ferrées bord à quai, 12 de hangars et 21 de grues à quai.

Avant la fin de l'année, la superficie des hangars bord à quai et des magasins publics à la disposition du trafic de marchandises diverses dépassera 350.000 m². En outre, le port du Havre est particulièrement bien équipé pour la réception de certaines marchandises qui sont des éléments traditionnels de ce trafic tels que les cotons, les cafés et les bois coloniaux et d'Amérique. De plus, les entrepôts frigorifiques ont été en grande partie reconstruits et offrent à l'heure actuelle une capacité de 15.500 tonnes.

Le matériel de manutention y est particulièrement perfectionné. On a déchargé des locomotives de 110 tonnes, des colonnes de laminoirs de 135 tonnes et on attend des éléments de groupes turbo-alternateurs de 100.000 kw dont les plus lourds pèseront 200 tonnes.

Le port du Havre est le premier port pétrolier de France. Le tonnage annuel d'hydrocarbures qui y transitait avant la guerre dépassait 3.800.000 tonnes. Les installations de réception, totalement détruites par faits de guerre, ont été reconstruites en 1945 et 1946 et offriront dans l'année en cours les mêmes possibilités qu'en 1939. La capacité de dépôt est actuellement de 150.000 m³. Grâce aux facilités d'accès du port, aussi bien à marée haute qu'à marée basse, un cargo peut décharger 25.000 tonnes en 20 heures et recharger 25 heures après son arrivée. D'après les prévisions du Plan Monnet, le port du Havre devra assurer en 1950 le transit de plus de 5 millions de tonnes de produits pétroliers, en 1955 de plus de 7 millions.

Les opérations de déchargement des cargos s'étendent, d'une manière générale, sur une durée journalière de 15 heures de travail effectif en 2 shifts, éventuellement complétés par un shift de nuit. Le nombre de docks régulièrement inscrits au bureau central de la main-d'œuvre s'élève à 7.000.

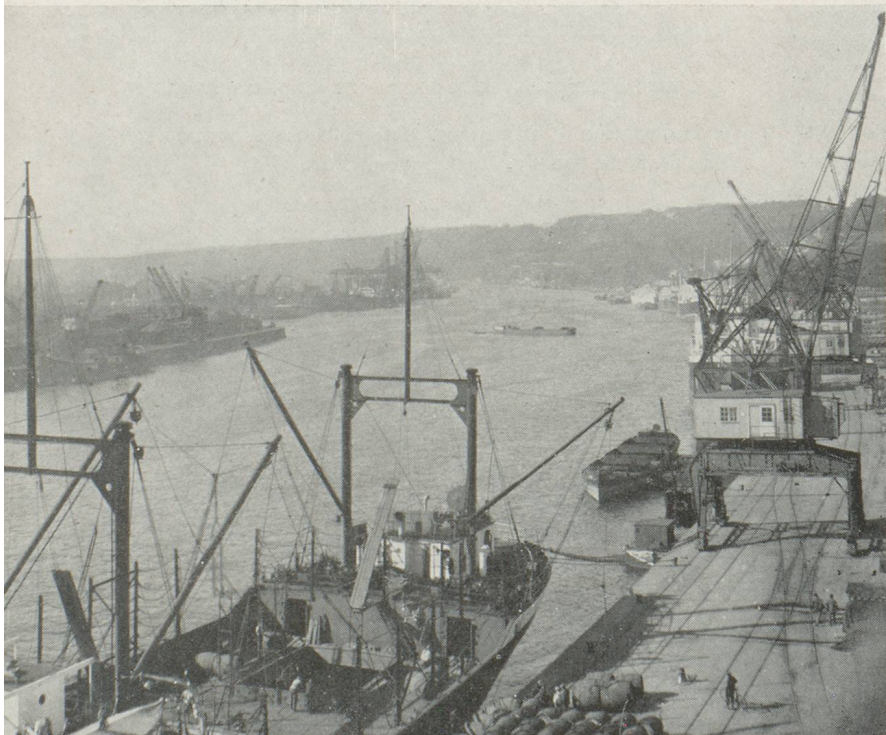
L'évacuation des marchandises s'effectue par fer (capacité journalière de chargement et de déchargement de la S. N. C. F. sur les quais du port 12.000 tonnes) ou par eau par le canal de Tancarville à la Seine (potentiel de 20.000 tonnes environ par jour).

Nous pensons donc que le port du Havre est appelé à prendre une importance grandissante dans le trafic de la Suisse avec les pays du Nouveau Monde, de l'Afrique occidentale et méridionale et même de l'Extrême-Orient.

Cherbourg était avant la guerre un port militaire et un port transatlantique important.

Au cours des trois semaines qui se sont écoulées entre le débarquement allié (6 juin 1944) et la prise de Cherbourg (26 juin 1944) par les armées américaines, les Allemands ont fait subir à l'arsenal et au quai de la darse transatlantique des destructions très graves. Remis en état de servir dans un délai record

LE PORT DE ROUEN



Cherbourg voyait, le 2 novembre 1944, la millionième tonne déchargée depuis le débarquement. Il y transitait en 15 mois d'utilisation américaine 3 millions de tonnes de marchandises, 1.480.000 tonnes de produits pétroliers, 440.000 passagers, 1.468 locomotives, 1.199 tenders, 23.000 wagons.

Grâce à son « relèvement éclair », Cherbourg a retrouvé, avant bien d'autres ports, des possibilités d'importation qui l'ont avantagé par rapport à l'avant-guerre, ce qui le place au 7^e rang à l'importation et au 8^e rang à l'exportation par rapport à l'ensemble des ports français. Son port de commerce offre de grandes facilités d'accès aux *Liberty ships* chargés de charbon, de matériel ferroviaire, de viande frigorifiée. Le poste pétrolier de Querqueville est accessible à 2 tankers de 10.000 tonnes.

Mais Cherbourg doit sa réputation mondiale avant tout à son activité de grand port d'escales transatlantiques. Les plus grands *liners* y venaient à quai devant la gare maritime à toute heure du jour ou de la nuit et quelle que fût l'époque et l'heure de la marée. Aujourd'hui, malgré les destructions qui ont durement touché les quais de la darse transatlantique et leurs installations de même que la gare maritime, deux compagnies américaines font à nouveau escale à Cherbourg. L'avenir de ce port se présente donc sous les meilleurs auspices.

Nantes-Saint-Nazaire sont, après Brest, les plus rapprochés des deux Amériques par rapport à l'ensemble des ports français. C'est au début du XIX^e siècle que l'augmentation du tirant d'eau des navires nécessitait la construction, en avant de Nantes, du port de Saint-Nazaire qui tend à supplanter son aîné.

Disposant de relations directes avec les Etats-Unis, le Canada, l'Angleterre, le Maroc, l'Algérie, la Méditerranée et Le Havre, Saint-Nazaire est surtout un port d'importation de charbon, de céréales et de marchandises diverses. Les arrivages se sont élevés ces derniers temps à 140.000 tonnes environ par mois. Les frais de manutention de cale sur wagon, expédition directe, s'élèvent par tonne à 141 fr. pour la houille, 378 fr. pour les céréales en vrac mises en sac avant envagonnement, 549 fr. pour les marchandises diverses. A ces frais s'ajoutent, pour les deux premiers postes, respectivement 15 et 50 fr. par tonne pour frais de transit et honoraires en douane.

Jusqu'ici, ces ports n'ont pas eu à faire face à un trafic important avec la Suisse. Mais leur situation, leur capacité de réception adaptée aux navires *Liberty* et *Victory* et les possibilités d'acheminement par la transversale Saint-Nazaire-Lyon en font un point de transit intéressant pour notre pays.

La Rochelle-Pallice comprend deux établissements maritimes distants de 6 km., La Rochelle-Ville et La Pallice, gérés par la même administration.



LE PORT DE SÈTE

Le port de **La Rochelle-Ville** est avant tout un port de pêche, le second port de pêche de France après Boulogne, avec, avant la guerre, un trafic annuel de l'ordre de 18.000 tonnes. L'industrie de la pêche s'y divise en trois branches :

1^o La grande pêche pratiquée par une dizaine de chalutiers de gros tonnage exploitant les bancs de Terre-Neuve et du Groenland.

2^o La pêche hauturière à laquelle se livrent des chalutiers de 250 à 400 tonneaux.

3^o La pêche côtière que se partagent les petits chalutiers pour la pêche du poisson fin (turbots, soles, etc.) ; les gros voiliers pour la pêche saisonnière du thon ; les pinasses à moteur pour la pêche de la sardine et les petits voiliers pour la pêche des crustacés.

Dès que la liberté sera rendue au commerce du poisson, le port de La Rochelle-Ville sera en mesure de reprendre les relations commerciales avec l'étranger. Avant la guerre, des tonnages importants étaient expédiés sur la Suisse. Pour faciliter ces expéditions, des relations ferroviaires rapides avaient pu être obtenues. Des projets sont en cours en vue d'améliorer et d'étendre le port de pêche et d'assurer la desserte rapide de la Suisse.

La Rochelle-Ville est aussi un petit port de commerce qui manutentionne environ 300.000 tonnes par an, mais le principal port de commerce est situé à **La Pallice** dont le trafic en 1939 était de l'ordre de 700.000 tonnes. Deux mois après la libération il était rouvert au trafic maritime et recevait son premier *Liberty ship*. Dès 1946 son trafic dépassait celui de 1938 et celui de 1947 s'annonce plus important encore. Pourquoi cette reprise ? Parce que le port de La Rochelle-Pallice est avant tout un port en eau profonde, facile d'accès et que son môle d'escale, de construction récente, lui permet de recevoir à toute heure et toute marée, sans perte de temps, les plus grands navires actuellement à flot. Le rythme mensuel de trafic atteint en ce moment 90.000 tonnes.

Les principaux courants de trafics, avant la guerre, étaient les suivants : l'importation des charbons (4 à 500.000 tonnes) représentait la moitié du trafic total.

Les arrivages d'hydrocarbures raffinés étaient de 100.000 tonnes, ceux de produits chimiques destinés à la fabrication des engrais de l'ordre de 120.000 tonnes. Le trafic des céréales était de 100.000 tonnes environ. Les bois du nord et bois coloniaux atteignaient 15 à 20.000 tonnes par an. Les voyageurs venant du long cours étaient au nombre de 3 à 4.000 par an.

Bordeaux et ses avants-ports du Verdon, de Pauillac, de Blaye forment un puissant ensemble portuaire dans l'abri naturel de la Gironde.

Largement ouvert sur le Nouveau-Monde et l'Afrique occidentale, Bordeaux dessert tout le sud-ouest de la France, région vinicole et agricole au premier chef, et possède une liaison ferroviaire directe avec Genève par Lyon.

Les principaux produits transitant par Bordeaux sont les suivants :

RÉCEPTIONS (en tonnes)

	1 ^{er} semest. 1939	1 ^{er} semest. 1946
Charbon	447.457	460.782
Produits pétroliers . .	377.260	284.440
Arachides	113.643	26.888
Tabac	47.305	3.751
Phosphates naturels . .	46.380	26.555
Pyrites	35.832	8.000
Céréales	32.871	184.283
Riz	27.059	1.200
Vins	23.957	5.162
Laines et peaux . . .	16.985	4.719

EXPÉDITIONS (en tonnes)

	1 ^{er} semest. 1939	1 ^{er} semest. 1946
Poteaux de mine . .	182.510	32.780
Produits pétroliers . .	84.187	32.380
Soutes et provisions de bord	60.452	18.136
Traverses de chemins de fer	33.445	—
Vins	29.794	2.808
Ciments	21.076	155
Résine	13.857	2.173
Sucre	13.676	—
Cendres et pyrites . .	8.885	—
Eaux-de-vie, liqueurs .	8.594	11.965

La dernière guerre, si elle a épargné les installations portuaires elles-mêmes, a cependant, par l'embouteillage de Lagrange à 20 km. en aval de Bordeaux et la destruction partielle des avants-ports, considérablement gêné le commerce pendant l'année qui a suivi la libération. Aujourd'hui, le port est en parfait état, le chenal dégagé, les entrepôts intacts et les navires accostent chaque jour aux quais en eau profonde à Bordeaux rive gauche, aux nouveaux appontements du Marquis, à B ssens et au Bec d'Ambès.

Cinq compagnies françaises, des compagnies anglaises, hollandaises, suédoises et norvégiennes ont déjà repris leurs escales à Bordeaux.

Si le trafic avec la Suisse est resté jusqu'ici extrêmement minime (267 tonnes en 1938, 796 en 1939 vers la Suisse ; 124 tonnes en 1938, 76 en 1939 en provenance de Suisse), la Chambre de commerce de Bordeaux suit

ce trafic avec une attention particulière, examinant la possibilité de demander des tarifs exceptionnels aux chemins de fer français.

La Chambre de commerce de Bordeaux vient, au surplus, de reprendre la gestion de la base aérienne de Bordeaux-Mérignac qui, par sa situation et ses possibilités, est appelée à un brillant avenir.

MÉDITERRANÉE

Port-Vendres constitue, avec les gares ferroviaire de Cerbère, routière du Perthus, l'un des principaux points de transit du trafic hispano-suisse.

Les balancelles espagnoles, de même que les cargos de vins algériens, déchargent dans ce port, en temps normal, des marchandises à destination de la Suisse, et l'on ne peut que souhaiter avec la Chambre de commerce de Perpignan et des Pyrénées-Orientales que le trafic hispano-suisse reprenne pour le plus grand profit des trois pays.

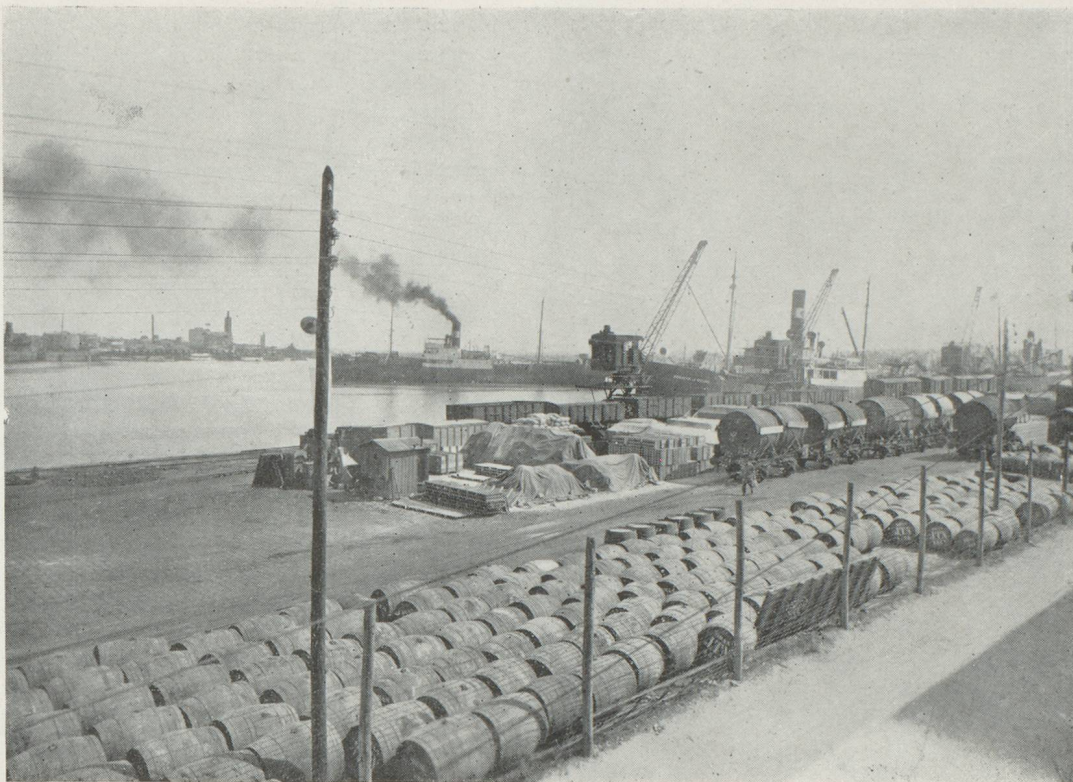
Sète représente pour bien des Suisses qui ont à l'esprit le rôle qu'il a joué pendant la première guerre mondiale en faveur de leur pays, le port suisse par excellence.

Situé à proximité des côtes d'Espagne, accessible de ce pays sans quitter les eaux territoriales, Sète est particulièrement bien outillé et placé pour acheminer vers la Suisse les fruits et primeurs, vins, phosphates, engrais en provenance d'Espagne et d'Afrique du Nord.

Doté de plus de 5.000 mètres de quais maritimes avec déchargement direct de cale à wagon — le navire se plaçant bord à quai — et de plus de 2.000 mètres de quais affectés à la navigation intérieure, le port de Sète se prolonge par le bassin de Thau dont la partie Est, desservie par un canal maritime, constitue un arrière-port industriel en plein développement. L'outillage du port est adapté aux besoins de ses usagers et comprend en particulier des entrepôts à vin d'une capacité de 70.000 hl. 60.000 m de terre-pleins, 1.500 m de hangars et magasins sont disponibles. Le port compte 500 dockers dont 200 charbonniers. Les marchandises périssables peuvent être admises en franchise dans un entrepôt réel des douanes.

Actuellement et grâce à deux décisions ministérielles prises en date du 12 mai 1947, on procède à l'agrandissement du bassin aux pétroles qui sera accessible vers juillet 1948 aux navires de 9 mètres de tirant d'eau, à la construction d'un poste d'allègement utilisant le quai extérieur de ce bassin, enfin à l'aménagement du bassin de la Méditerranée, première darse du port, d'un tirant d'eau de 9 mètres, permettant de recevoir les navires du type *Liberty* sans allègement préalable et sans passage de pont ; ces derniers travaux doivent être achevés d'ici deux ans.

Signalons pour finir la convention passée entre la S. N. C. F. et les transitaires sétois qui comporte des tarifs d'abonnements accordés par voie de détaxes aux vins transitant par Sète à destination de la Suisse, sous



PORT-SAINT-LOUIS-DU-RHÔNE

condition d'un tonnage mensuel équivalent, d'une part à 50 p. 100 du tonnage total des vins importés en Suisse du Portugal pendant la même période, d'autre part à 60 p. 100 du même tonnage importé d'Afrique du Nord.

Toutes ces conditions réunies font que Sète peut continuer à jouer un rôle de premier plan dans l'approvisionnement de la Suisse.

Port-Saint-Louis-du-Rhône est le port français le plus proche de la Suisse, situé à une dizaine de kilomètres de l'embouchure du Grand Rhône dans le golfe de Fos, au sud-ouest de l'Etang de Berre.

Relié au golfe de Fos par un canal maritime, au Rhône par une écluse, ce port est spécialisé dans le transbordement des céréales, des phosphates, des vins et des hydrocarbures. Pour l'instant, ses relations avec la Suisse portent surtout sur l'acheminement de gaz-oil et de phosphates. Doté d'excellentes possibilités d'évacuation par fer et par le Rhône, il mérite l'attention des milieux suisses par les avantages qu'il est susceptible de leur offrir. Son mouvement total, à l'entrée et à la sortie oscille entre 50 et 100.000 tonnes par mois.

Des projets sont en cours qui visent à la construction d'une nouvelle darse de grande profondeur, dans le canal, permettant aux plus gros navires d'y décharger toutes marchandises sans allègement préalable, à la réfection du quai Est où pouvaient accoster, avant la guerre, trois grands navires chargés de marchandises pondéreuses, à l'édification enfin d'un port aux vins de l'autre côté du canal, permettant d'accroître sensible-

ment la capacité de débarquement du port actuel.

Les possibilités d'extension de ce port, dont le développement ne fait que commencer, permettraient aux importateurs suisses de se réserver des emplacements de choix.

Marseille premier port de France par le tonnage des entrées et par celui des sorties, de même que par le nombre de postes à quai actuellement disponibles (107) et par la longueur des quais utilisables (26.337 m. en 1939, 13.214 m. au 1^{er} janvier 1947, contre 21.674 m. en 1939 et 10.990 m. au 1^{er} janvier 1947 pour le port du Havre) est aussi pour la Suisse la principale voie d'acheminement française en trafic maritime.

On ignore généralement l'étendue des dégâts causés par la guerre au port de Marseille. Les Allemands avaient placé, en particulier, des charges d'explosifs de 500 à 1.000 kg. tous les 20 à 30 mètres dans les murs du quai, à 2 mètres sous la chaussée et à 3 mètres environ en arrière de leur pavement. Tous les murs de quais ont été endommagés, à l'exception du Vieux-port et de la traverse de la Pinède, dont le dispositif de mines n'a pas fonctionné. Il en est de même des terre-pleins, des hangars et des 7 formes de radoub. La gare maritime de la Joliette a été gravement endommagée. Sur 297 grues une vingtaine seulement sont restées en place et 4 étaient utilisables après le départ des Allemands. Des mines magnétiques et acoustiques et plus de 200 épaves, jaugeant au total 132.420 tonnes, interdisaient l'accès du port et des différents bassins. C'est ce qui permettait

la Chambre de commerce de Marseille d'écrire dans le numéro de février 1947 de sa revue :

« Il avait fallu près d'un siècle pour que s'édifie, entièrement conquis sur la mer, le port de Marseille tel que nous le connaissions à la veille de la guerre. »

Deux jours de destructions allemandes réduisirent presque à néant l'effort de tout un siècle. »

Deux années de travail, pendant lesquelles la Chambre de commerce de Marseille a engagé 1.500 millions pour la reconstruction des hangars et de l'outillage de sa concession et commandé pour 3 milliards de matériel à l'étranger, ont rendu au port de Marseille un aspect presque normal.

Nous avons tenu à rappeler ces faits car, en jugeant la politique suivie par les différents ports et en appréciant les conditions du travail qui s'y accomplit, on omet souvent de tenir compte des difficultés considérables qu'ils ont à surmonter et des préoccupations constantes que la reconstruction leur impose.

Malgré ces difficultés et grâce à un rendement accru (432 tonnes par mètre de quai en 1946 contre 340 en 1938) le port de Marseille est parvenu à assurer un trafic de 3 millions et demi de tonnes en 1946 contre 6 millions en 1938.

La comparaison avec Gênes n'est pas défavorable à Marseille : à en croire « l'Antenne de Marseille », pendant le premier semestre 1947, le nombre de navires entrés et sortis à Gênes a été de 3.248, à Marseille de 3.493 ; la jauge de ces navires était à Gênes de 6.003.660 tonnes, à Marseille de 6.978.607 tonnes ; si les importations ont été supérieures par Gênes, (3.014.110 tonnes contre 2.909.979) les exportations l'ont emporté par Marseille (881.944 contre 321.198), si bien que le total des entrées et des sorties s'établit en faveur du port français (3.791.923 tonnes contre 3.335.308). Les passagers arrivant et partant à Marseille (357.126) sont en nombre

bien supérieur à ceux qui transitent par Gênes, puisque le nombre de ces derniers a été au mois de juin de 12.837. Marseille peut donc revendiquer le titre de premier port méditerranéen.

Il est vrai que les marchandises destinées à la Suisse ou en provenant n'occupent pas une place importante dans ces chiffres. Quant à nous, nous nous refusons à voir dans cet « abandon » partiel de Marseille par la Suisse autre chose qu'une conséquence du désordre qui règne dans le monde entier, qu'il s'agisse de travail, de tarifs ou de change. Marseille reste l'une des meilleures voies d'acheminement pour les céréales, la viande congelée, le crin végétal, le liège, les peaux, les bois, les produits coloniaux à destination de la Suisse. Le jour, que nous souhaitons proche, où le Rhône sera navigable jusqu'au Léman, l'importance de Marseille croîtra encore dans une mesure considérable.

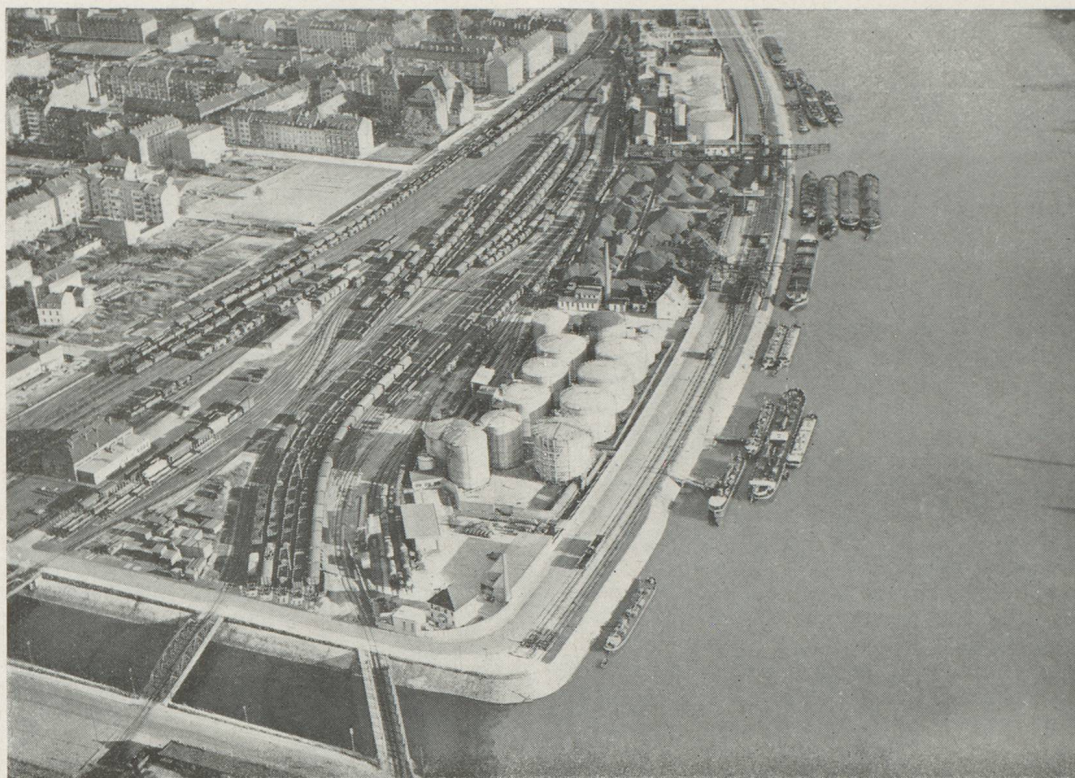
Toulon : On se souvient qu'en 1945 le port de Toulon assura seul le ravitaillement de la Suisse. Cette année-là, le port militaire accueillit 120.000 tonnes de céréales pour notre pays. En 1946, le tonnage transité fut encore de l'ordre de 90.000 tonnes pour tomber à zéro en 1947.

Le port de commerce de Toulon est équipé pour le transport des pondéreux (houille) et peut recevoir des *Liberty ships* en pleine charge. Le prix de transport de Toulon quai à Genève est de 826 fr. la tonne. Quant aux frais de déchargement, ils varient entre 120 et 225 fr. la tonne et peuvent même descendre à 86 fr. la tonne à partir de quantités mensuelles de 10.000 tonnes. Des plans d'extension du port de commerce sont à l'étude, des emplacements pourraient être réservés à la Suisse.

Si l'on envisage l'ensemble des ports français de la Méditerranée, on constate que les marchandises qui y ont transité en provenance ou à destination de la Suisse atteignent les chiffres que voici (fournis par le réseau méditerranéen de la S. N. C. F.).

STATISTIQUE DU TRANSIT VIA LES PORTS MÉDITERRANÉENS

MOIS	MARSEILLE		TOULON		SÈTE		SAINT-LOUIS		BERRE-LA MÈDE	
	1946	1947	1946	1947	1946	1947	1946	1947	1946	1947
	T.	T.	T.	T.	T.	T.	T.	T.	T.	T.
Janvier	2.459	8.984	24.934	—	—	1.991	4.424	8.606	7.866	—
Février	3.181	1.162	8.026	—	—	2.670	3.474	—	14.764	—
Mars	8.148	6.078	11.791	—	—	3.862	4.453	168	7.660	—
Avril	2.791	11.800	9.274	—	—	2.021	156	4.293	5.637	—
Mai	7.025	1.107	—	—	—	1.107	6.960	96	—	—
Juin	5.554	1.520	18.360	—	—	1.594	—	107	—	—
Juillet	683	2.231	1.519	—	—	1.802	3	215	—	—
Août	1.755	2.053	—	—	—	1.332	173	4.251	—	—
Septembre	705	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Octobre	2.719	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Novembre	3.232	—	2.822	—	—	—	4.150	—	—	—
Décembre	1.031	—	12.686	—	—	—	8.102	—	—	—
Totaux	39.283	34.935	89.412	—	—	16.379	31.895	17.936	35.927	—



LE PORT DE KLYBECK (BALE-PETIT-HUNINGUE)

DE MARSEILLE SUR LA SUISSE			DE LA SUISSE SUR MARSEILLE		
Marchandises	1938	2 ^e semestre 1939	Marchandises	1938	2 ^e semestre 1939
	Tonnes			Tonnes	
Combustibles.	62	615	Machines, métaux ouvrés automobiles.	5.157	1.533
Textiles	1.278	520	Métaux bruts	6	—
Produits alimentaires, boissons.	13.434	5.960	Tissus, textiles.	283	65
Céréales (y compris le riz)	59.887	28.356	Produits alimentaires, boissons.	2.074	1.168
Autres marchandises . .	16.157	37.844	Autres marchandises. .	2.751	1.555
dont sucre.		(27.100)			
	90.818	73.295		10.633	4.321

On constate que le tonnage transité, avant la guerre, par Marseille en provenance ou à destination de la Suisse, supérieur à 100.000 tonnes par an, est loin d'être atteint depuis la libération, sauf pendant les mois de janvier et d'avril 1947.

Tandis que Toulon a perdu tout transit suisse depuis le début de cette année, et Berre-la-Mède, port pétrolier annexe de Marseille, depuis le mois de mai 1946, Sète, Marseille et Port-Saint-Louis-du-Rhône ont à faire face à un trafic accru, quoique encore fort irrégulier.

CONCLUSION

Le « Tour de France » que nous venons d'accomplir le long des côtes de la Mer du Nord, de la Manche, de l'Atlantique et de la Méditerranée, nous a montré

l'extrême diversité des ports français, leur adaptation à toutes les tâches que l'on peut être appelé à exiger d'eux. Tous ne présentent pas pour notre pays le même intérêt, mais chacun d'entre eux, ou presque offre des avantages déterminants dans certains trafics. Les efforts que tous dépensent pour attirer et satisfaire la clientèle suisse font augurer la reprise et le développement des relations d'avant-guerre et font un devoir impérieux à nos importateurs et à nos exportateurs de ne négliger aucune des possibilités qui leur est ainsi offerte d'améliorer les conditions d'acheminement de leurs marchandises. Qu'il s'agisse de la sécurité, de la rapidité, du coût du transport, les ports français sont en mesure de rivaliser avec leurs concurrents étrangers. L'accord qui vient d'intervenir entre Marseille et Gênes en est une preuve éclatante.

Jean de Senarclens