

Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 33 (1953)
Heft: 12

Artikel: Le rôle de Marseille dans les relations de la Suisse avec le Maroc
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-888391>

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: 14.01.2026

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



Le port de Marseille

Le rôle de Marseille dans les relations de la Suisse avec le Maroc

MOINS de 500 kilomètres séparent les frontières de la Suisse de Marseille qui, au débouché de la Vallée du Rhône, offre d'intéressantes possibilités de réception et d'expédition vers le Maroc. Bien avant que des liens politiques unissent la France à l'Empire chérifien, Marseille a été amené à jouer un rôle dans la desserte de ces ports, établissant ainsi les premières bases de coopération économique : la première compagnie maritime qui ait organisé la liaison France-Maroc, était, ne l'oublions pas, une compagnie marseillaise. Au cours de ces cinquante dernières années, le trafic Marseille-Maroc a subi une remarquable évolution illustrée par la réception et l'expédition chaque année, de 780.000 tonnes de marchandises environ et l'accueil de 78.000 passagers.

LES POSSIBILITÉS DE MARSEILLE SUR LE MAROC

En 1953, Marseille offre aux expéditeurs suisses vers le Protectorat chérifien, une série de services réguliers qui mettent Casablanca à quarante heures de navigation de Marseille. Les paquebots « Lyau-

tey », « Djenne » et « Koutoubia », les cargos mixtes « Azemmour » et « Azrou » de la Compagnie de Navigation Paquet, ainsi que de nombreux cargos hollandais, suisses, italiens et espagnols, permettent de charger plusieurs fois par semaine à destination du Maroc.

A côté des facilités offertes par la flotte marchande basée sur Marseille ou faisant escale dans le port, la clientèle bénéficie de grands avantages issus de l'organisation même du travail dans le port.

D'importants travaux sont en cours d'exécution dans les anciens Bassins du Lazaret et d'Arenc pour grouper tout au long d'un nouveau quai rectiligne de 850 mètres de long, les navires qui relient Marseille au Maroc. Ce quai, implanté dans le nouveau bassin dit de la « Grande Joliette », fera bénéficier les usagers du trafic avec le Maroc des avantages de réexpédition par la Joliette : faisceau de triage de Marseille - Maritime, gare maritime, Bourse à Primeurs.

Dans le domaine de l'outillage proprement dit, l'effort du Port de Marseille a porté sur la reconstruction du silo d'Arenc d'une capacité de stockage de 22.000 tonnes. Pour alimenter ce silo, 4 aspira-

teurs modernes d'une puissance de 250 tonnes à l'heure chacun permettent le transbordement sur convoyeurs vers les silos, de 1.000 tonnes de grain à l'heure lorsque les 4 appareils sont mis concurremment en marche sur un même navire.

L'accueil des passagers se fait également dans de bonnes conditions et des installations particulières ont été mises à la disposition des compagnies desservant le Maroc : salles d'attente, bureaux de change, téléphones, locaux des compagnies. Des rames de voitures de chemins de fer sont amenées depuis la gare Saint-Charles à l'occasion de chaque départ et de chaque arrivée.

Mais le passager en provenance de la Suisse et à destination du Maroc, bénéficie également de l'organisation des services aériens au départ de l'Aéroport de Marignane. Neuf services hebdomadaires assurés par Air France ou Air Atlas / Air Maroc, relient Marseille à Casablanca avec escale, soit à Tanger soit à Rabat. Il est à signaler qu'un « Constellation » d'Air France assure un vol hebdomadaire de Casablanca à l'Aéroport International de Bâle-Mulhouse permettant ainsi de gagner rapidement la plupart des grands centres économiques du nord de la Suisse.

Ces quelques exemples permettent de dégager le caractère de trait d'union que Marseille représente pour les liaisons entre le Maroc et la Suisse.

VERS UN DÉVELOPPEMENT DES ÉCHANGES PAR MARSEILLE

La Confédération Helvétique, dont la fonction exportatrice est bien connue, a trouvé de nouveaux débouchés avec le développement économique du Maroc. Le Maroc, de son côté, a fait un effort parti-

culier vers la Suisse et au cours de ces dernières années il se classait en tête des pays de l'Union française, fournisseurs de la Confédération.

Il semble toutefois qu'une amélioration sensible devrait se produire dans les échanges entre la Suisse et le Maroc réalisés via Marseille.

Le transit des marchandises à destination de la Suisse ne représente que 33.915 tonnes en 1952 et 28.849 tonnes pour les dix premiers mois de 1953, alors qu'en 1938, il se montait à 90.818 tonnes. Les causes de cette baisse de trafic sont connues : qu'il nous suffise simplement de mentionner que les affrètements sont plus nombreux en direction des ports du Nord qu'en direction des ports de la Méditerranée. De plus, certaines possibilités qu'offre Marseille ne sont pas exploitées à fond par sa clientèle, notamment en ce qui concerne les céréales et les produits coloniaux.

Mais pour les trafics qui intéressent plus particulièrement le Maroc, un accroissement du transit devrait se produire sur les principales productions agricoles du Protectorat. Le Maroc est en effet un remarquable fournisseur de fruits et de primeurs dont les standards sont universellement appréciés. La voie normale la plus rapide d'acheminement de ces produits restera toujours Marseille qui permet à la clientèle suisse une mise à la consommation quatre jours après le départ de Casablanca.

Les nouvelles conditions dans lesquelles s'opérera la réception de ces denrées périssables dès l'achèvement du quai du Maroc, donneront de plus grandes facilités à la clientèle suisse : avantage non négligeable puisque, au calme de la traversée méditerranéenne qui permet un acheminement sûr des cargaisons, Marseille joint une rapidité d'exécution dans le transit qui a déjà pu être appréciée de sa clientèle.

