

Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 44 (1964)
Heft: 3: Liaisons européennes

Artikel: L'évolution du Port de Marseille
Autor: Pierrein, Louis
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-886939>

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](#)

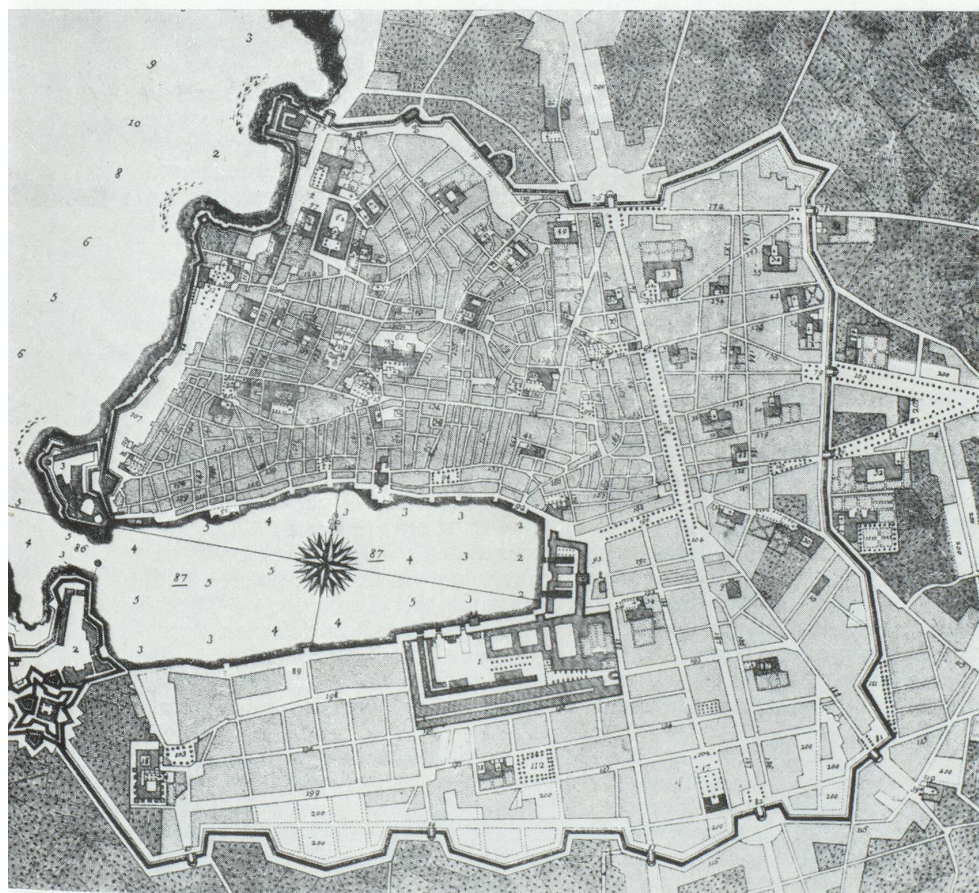
Download PDF: 17.04.2026

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

L'ÉVOLUTION DU PORT DE MARSEILLE

par le Professeur Louis PIERREIN

Directeur de l'École Supérieure de Commerce
de Marseille



Plan de la ville de Marseille en 1772

(Cliché Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille)

Historique

Blaise Cendrars, qui, comme chacun sait, est suisse d'origine, disait de Marseille : « Je crois tout simplement que Marseille a eu de la chance ; la chance cela ne s'enseigne pas, mais c'est un fait, une conjoncture. Assaillie, pillée, incendiée, plusieurs fois saccagée de fond en comble, Marseille subsiste, à la même place, insolente, heureuse de vivre et plus indépendante que jamais. »

Il est de fait qu'il s'agit bien d'une histoire exceptionnelle. D'une histoire de 2.600 ans. La plus longue histoire pour une ville française. Marseille a été fondée, nous le savons, 600 ans avant Jésus-Christ ! Les grandes cités du passé, ses contemporaines, ses rivales sont mortes, rasées, ensevelies : Tyr, Carthage... Les grands ports d'aujourd'hui s'appellent New York, Rotterdam, villes récentes. Et Marseille est toujours là, deuxième ville et premier port de France, premier port de la Méditerranée, troisième port du continent, vivante, prospère, battant chaque année son record de trafic...



(Cliché
Chambre
de Commerce
et d'Industrie
de Marseille)

Situation

Marseille est un port, est d'abord un port : elle a été créée comme port ; la ville n'a fait que suivre l'établissement portuaire. Et il est remarquable que ce port, à sa fondation même, ait été conçu non pas comme port territorial — expression maritime d'un certain territoire —, mais bien comme un entrepôt accroché, ancré auprès d'un territoire plus ou moins défini. Qu'il ait été conçu non de l'intérieur, du continent, mais de l'extérieur, de la mer, de l'outre-mer. Ce que les phocéens, et avant eux à coup sûr les Rhodiens recherchaient sur les rives de la Méditerranée occidentale, c'était un havre à proximité du Rhône, à proximité de la vallée du Rhône : c'est-à-dire de la meilleure voie de pénétration de l'Europe méridionale vers l'intérieur. Il faut dire même de la seule voie naturelle de pénétration de l'Europe méridionale, et au travers d'une manière d'isthme entre les mers du nord et la mer intérieure, l'« isthme gaulois » dont parle Strabon, dont déjà il vantait les avantages exceptionnels.

Après de ce carrefour fertile, le havre par excellence était celui du Lacydon. Une calanque, comme on dit ici : un plan d'eau vaste, profond pour les flottes de l'époque, abrité du vent dominant, du mistral par de petites collines : butte des Moulins, des Carmes, de la houle par l'étranglement et les sinuosités qui la terminent vers la mer, de l'ennemi par la conjonction de ces traits divers.

Situation et site de premier ordre, mais dont il faut souligner encore les possibilités de mobilité, d'extension.

Mais la chance de Marseille, dont parlait Blaise Cendrars, sa « baraka », c'est une population astucieuse, avisée, prompte à percevoir et à saisir l'opportunité, toujours prête à se retourner, à entreprendre du nouveau. Et un potentiel de possibilités multiples, d'échanges variés, vers l'Europe, vers l'Orient ou l'Afrique, une possibilité de jouer sur tel ou tel tableau ou, mieux, sur une combinaison de tableaux, en assurance tous risques... Et son histoire, c'est l'histoire de la succession de ces combinaisons, de ces combinaisons de prospérité, de ces cartes de rechange...

Antiquité

Une première période très longue : des origines au XIX^e siècle, nous paraît être une période de soumission aux conditions naturelles, ou plutôt d'adaptation, dans une certaine mesure passive, aux conditions naturelles.

Un premier épisode, le plus grand peut-être, le plus caractéristique, est celui de Massalia, de Marseille grecque. Fondée par Phocée, Massalia devient autonome avec la prise de Phocée par les Perses en 540. Ses grandes rivales s'effacent tour à tour de la Méditerranée occidentale : Carthage, les Etrusques voient leurs flottes détruites vers 480. Marseille peut alors développer une véritable thalassocratie en Méditerranée occidentale : de Nice à Agde et Rosas, ses colonies s'échelonnent, consolidées par des points forts sur le delta du Rhône, Mastramela surtout, Saint-Blaise. Par le delta, Massalia tenait le sillon rhodanien et sans doute la voie de l'étain jusqu'en Angleterre. Elle y aurait volontiers ajouté la route de mer, par les colonnes d'Hercule : de là sans doute, au IV^e siècle, le voyage de

reconnaissance de Pythéas vers les îles britanniques et peut-être jusqu'à la limite des eaux arctiques ? Voyage si hardi, relations si étranges (l'air épais de la brume boréale, l'eau lourde à la limite de la congélation, le feu volcanique sous la neige) que le récit de Pythéas ne constituera, historiquement, ne sera considéré que comme la première des « histoires marseillaises »... Période de grandeur, à coup sûr, en tout cas, qui disparaîtra avec Rome, avec le triomphe d'une puissance continentale, une nouvelle ère de prospérité. C'est l'époque des liens avec la Catalogne, avec l'Italie, l'Italie du Sud, surtout c'est l'époque des Croisades. Époque doublement féconde : d'une part c'est le passage des Croisés, en vagues impressionnantes par moments (Richard Cœur de Lion et 10.000 croisés), avec ces nefs étonnantes où arrivent à s'entasser jusqu'à 1.000 voyageurs et parfois 1.500, sans compter une cinquantaine de chevaux... passages à tarifs élevés, sources de bénéfices considérables. D'autre part, les Croisades permettent la fondation de marchés, de fondouks en Orient, amorce de véritables colonies.

Pendant toute cette période, de Phocée aux Croisades, les échanges sont surtout des échanges de marchandises entre l'Occident où s'est implantée Marseille et l'Orient dont elle est originaire. Il en ira de même aux siècles des Temps Modernes, mais la balance va basculer : au lieu des produits évolués d'un Orient en avance sur un Occident sous-développé, c'est le produit de l'industrie occidentale que désormais Marseille ira porter dans un Orient en déclin, attardé.

Moyen-Âge

Vers la fin du XV^e siècle, Marseille, la Provence s'unissent à la France, non « comme un accessoire à un principal, mais comme un principal à un autre principal ». La formule officielle montre bien le souci méridional de conserver ses formes particulières de vie, d'activité. De fait, si l'intégration dans le Royaume a donné à Marseille des avantages certains, c'est elle le port royal de la Méditerranée, surtout c'est elle qui bénéficie principalement des traités de la France avec le Grand Turc, les Capitulations de 1536 et

1569 (c'est-à-dire pratiquement le monopole du commerce d'Orient). Marseille n'a de cesse qu'elle ne retrouve une certaine liberté d'action : désir de liberté qui l'amène jusqu'à résister à Louis XIV en 1660, et qui finalement lui vaut d'obtenir le statut de port franc en 1669.

De la Renaissance à nos jours

Du coup le XVIII^e siècle est le troisième grand moment de cette longue période. Certes, il y a eu les guerres anglaises, certes et surtout, il y a eu la Grande Peste de 1720, mais la ville, redevenue un îlot au flanc de la France par le biais de la franchise, va se constituer un véritable empire en Orient : avec la réforme de l'administration consulaire dans les Échelles du Levant, Marseille apparaît comme une véritable puissance politique, avec sa propre représentation diplomatique en Orient, dont elle monopolise les échanges avec la France.

Et commerce complexe : il ne s'agit plus de troc simple, d'échanges purs de marchandises, déjà l'industrie locale intervient, l'usine se développe, surtout la savonnerie... On comprend, dans ces conditions, que la vieille ville ne suffise plus ; de la rive nord du Vieux-Port, elle gagne les trois rives du Lacydon, surtout lorsqu'à la fin du XVIII^e siècle, vers 1780, la ville rachète les terrains de l'Arsenal, lorsque Marseille cesse d'être port militaire, fonction qu'assumera désormais Toulon, dans un partage bien compris des attributions. Le port lui-même s'étale du quai du Port vers la rive sud, sur le quai de Rive-Neuve, où les industries peuvent s'implanter plus à l'aise.

Les guerres de la Révolution et de l'Empire viennent clôturer cette longue première phase de l'histoire de Marseille. Quant elles finissent, au début du XIX^e siècle, les Marseillais décidément renoncent à leur particularisme : une nouvelle ère économique est née ; le monde a changé, l'Angleterre a pris l'hégémonie commerciale, court-circuitant les courants traditionnels d'échanges de Marseille. Marseille elle-même a changé, sa fonction industrielle est devenue importante et il lui faut vendre non seulement à l'extérieur, mais aussi à l'intérieur. En 1817, Mar-

seille renonce à la franchise et cela marque en effet le début, selon nous, de la deuxième grande période de l'histoire de Marseille. C'est le début d'un changement lent, progressif : peu à peu Marseille paraît échapper au conditionnement strict, à l'assujettissement aux conditions naturelles. Peu à peu, on assiste à un effort de dépassement des conditions du site, et de plus en plus à une amélioration des possibilités de la situation. Effort progressif, par étapes successives.

L'industrialisation

Les grandes places de commerce de la Méditerranée se sont trouvées court-circuitées par les grandes régions de consommation et de transformation du nord-ouest de l'Europe, Marseille comme les autres. Mais le génie marseillais est astucieux et industriel. Quel était le problème ? La marchandise risquait de ne plus passer par la place de commerce de Marseille, et de se porter directement du pays producteur au pays transformateur. La solution était donc de trouver le moyen d'inciter la marchandise à continuer de se porter sur la place de négoce marseillaise, de trouver une attraction susceptible de balancer l'attraction de la Mer du Nord. C'est ainsi que le négociant-armateur de notre ville s'est fait industriel : en développant l'industrie sur la place, en offrant à la marchandise le marché industriel de Marseille...

Il faut donc produire surtout des biens de consommation courante, accessibles à cette clientèle pauvre : biens de consommation de tous les jours, mais aussi produits de bonne conservation pour des pays de transports à chameaux, à mulets. Les industries types de cette période, les industries « classiques » de Marseille, on peut dire, sont celles des oléagineux, des blés, des sucres.

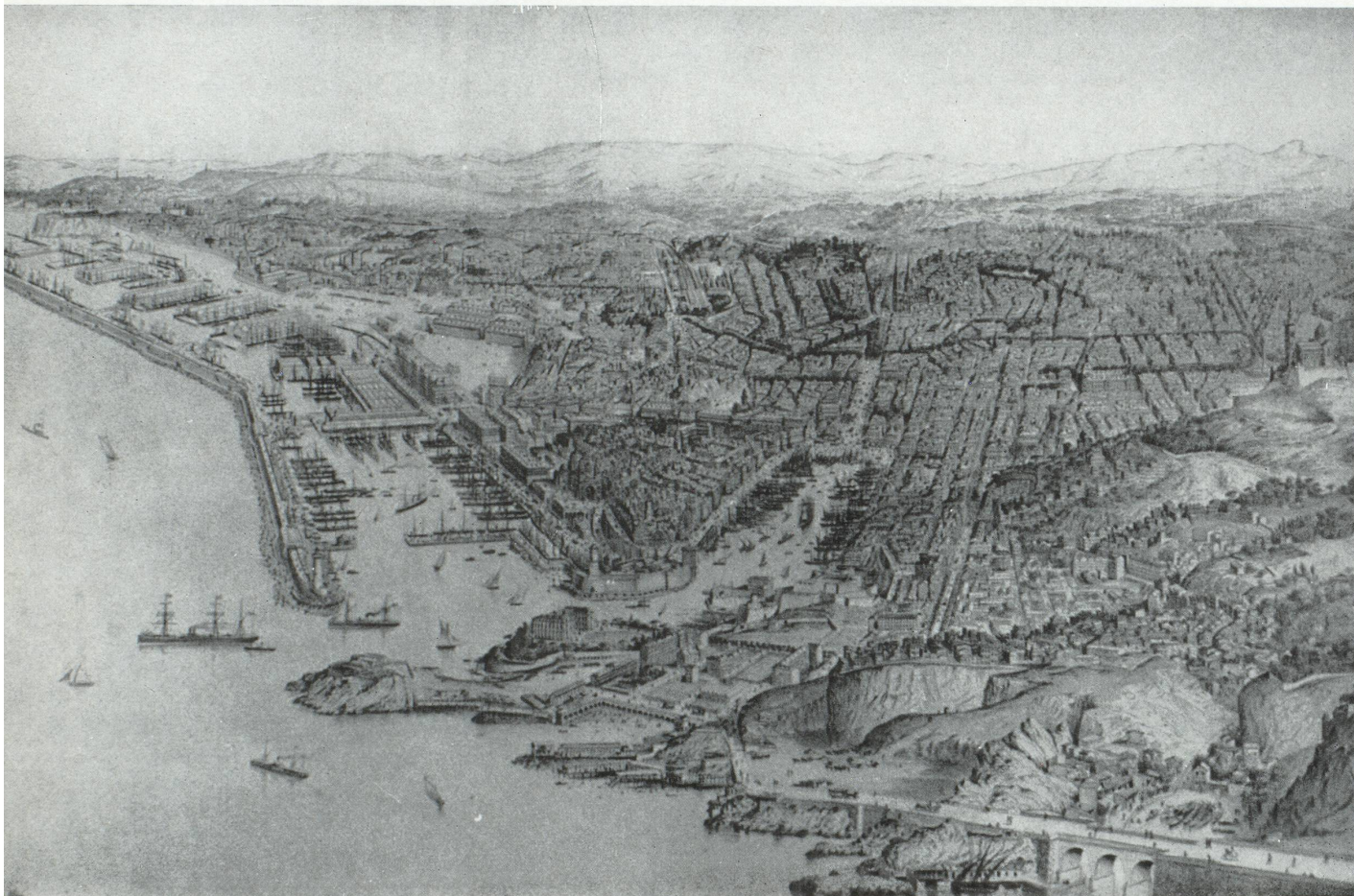
L'industrie des oléagineux achète des arachides, des coprahs et bien d'autres fruits et graines surtout au-delà de Suez, elle fabrique du savon, le fameux *savon de Marseille*, savon de ménage à 72 %, de réputation mondiale, puis elle fabriquera de l'huile à bouche, des graisses végétales, et exportera ses produits dans un grand nombre de pays. Marseille est alors le marché mondial des oléagineux. L'industrie des blés

achète des blés de force, des blés riches, en Ukraine notamment, fabrique des farines de force utilisables même en été dans les pays méditerranéens, des blés durs pour la fabrication des semoules, puis des pâtes alimentaires. L'industrie des sucres achète des sucres bruts, les raffine, en fait des pains de sucre, plus tard des morceaux, approvisionne tout l'Islam du Maroc à la Perse, l'Islam

éviter à la marchandise de base de payer les droits de douane avant transformation, on obtient en 1836 les facilités de l'admission temporaire, facilités que l'on élargira tout au long de la période. Une habileté consommée : les Marseillais auront été les champions de l'arbitrage...

Le système associe le port, le négoce, l'usine et la ville, les armateurs et les dockers, les négoc-

intérêts du commerce, mais aussi pour la commodité des industriels, non pas seulement pour des navires de la Méditerranée, mais pour les grands bâtiments des Indes et de l'Extrême-Orient. A partir des années 1890, c'est le triomphe de plus en plus lourd : après les tarifs de 1891-1892, c'est la vague, la marée protectionniste : du protectionnisme au prohibitionnisme, du prohibitionnisme à l'autarcie.



(Cliché
Chambre
de Commerce
et d'Industrie
de Marseille)

Les ports
de Marseille
s'étirent
vers le Nord
(1880)

consommateur de boissons chaudes fortement édulcorées.

Outre le produit de base, on peut spéculer sur la destination du produit fabriqué : suivant l'opportunité, on peut vendre à la consommation ou encore à l'exportation. A la consommation, dans l'intérieur, il y a bien un obstacle : l'éloignement des grands marchés de consommation, de la région parisienne ; on obtiendra pour les atteindre des tarifs spéciaux de chemin de fer, les « prix fermes ». A l'exportation, pour

ciants, les industriels et l'ensemble de la population marseillaise. A leur disposition, un port qui s'agrandit considérablement à partir de 1844 et jusqu'à la première moitié du XX^e siècle, les ingénieurs et la Chambre de Commerce de Marseille vont ajouter au Lacydon, qui ne sera plus que le Vieux-Port peu à peu délaissé, une série de bassins artificiels, de la Joliette à l'Estaque, à l'abri d'une longue digue au large de plus de 7 km finalement. Port conçu non pas seulement pour les

L'avenir

Un passé long et glorieux ; un présent sinon difficile du moins délicat, est-ce à dire que l'avenir est sombre, que sera la troisième grande période de l'histoire de Marseille. Un avenir sombre ? Il ne me paraît pas. A vrai dire, il faut se mettre dans les conditions nouvelles et les voir telles qu'elles sont. Il s'agit moins désormais de nouveauté que de novation ; il s'agit moins d'un changement que d'une véritable mutation.