Marseille : quelques aspects de l'activité portuaire

Autor(en): **Keller, Pierre**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **37 (1957)**

Heft 11

PDF erstellt am: **26.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-887839

Nutzungsbedingungen

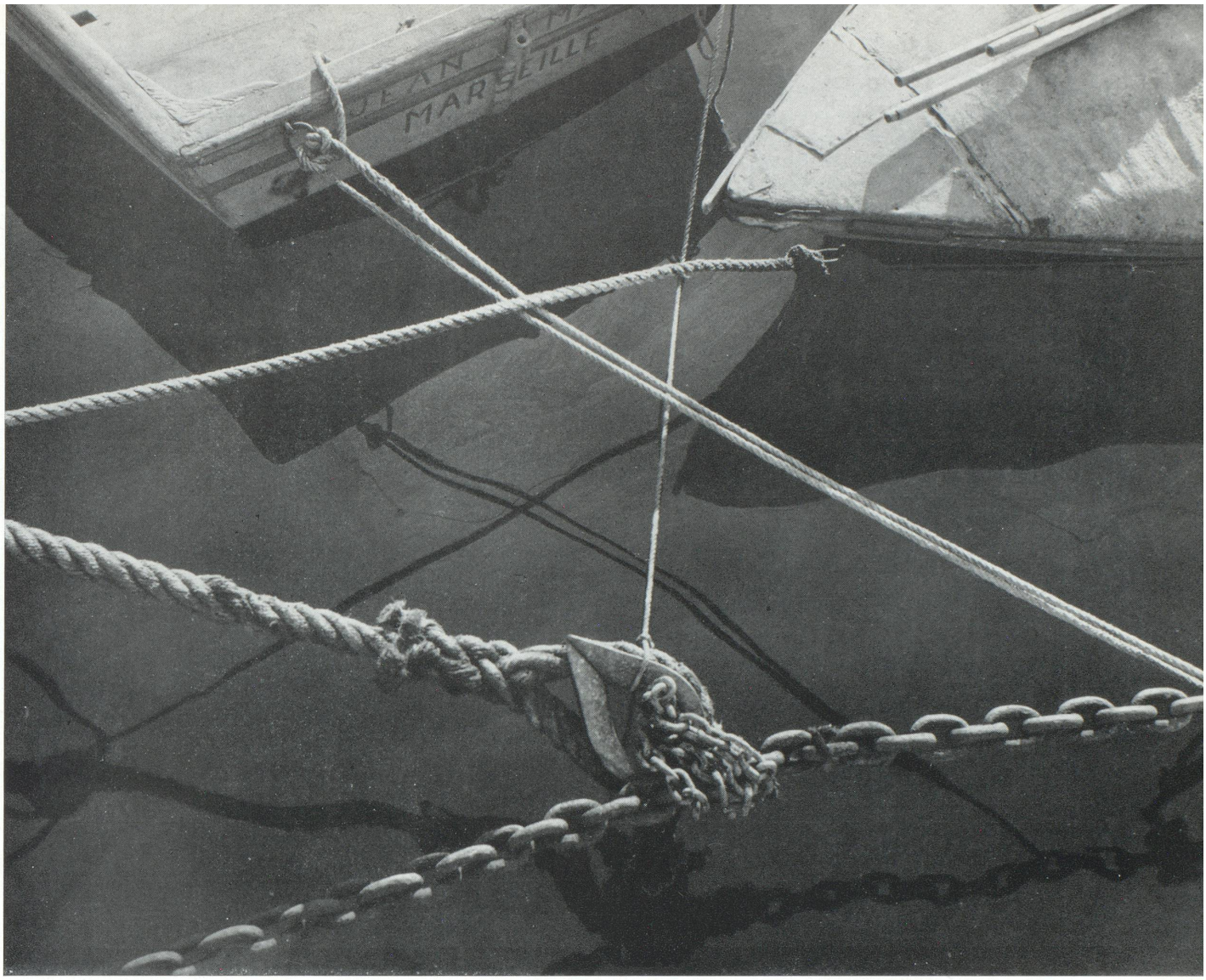
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung 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



(Photo Ollive.)

MARSEILLE : Quelques aspects de l'activité portuaire

par Pierre KELLER, Président de la Chambre de Commerce de Marseille

Le port de Marseille s'est assuré, depuis de longues années, la première place parmi les grands établissements portuaires, non seulement de la France et de l'Union Française, mais également de la Méditerranée.

Pour s'en convaincre, il suffirait de consulter rapidement les statistiques portuaires des dernières décades.

Avec un trafic « marchandises » annuel de l'ordre de 19.000.000 de tonnes, Marseille est directement suivi par Le Havre, qui n'accuse cependant qu'un trafic à peine supérieur à 13.000.000 de tonnes. En troisième position, nous trouvous le port de Gênes (12.000.000 de tonnes), puis Rouen et Naples, et enfin Dunkerqne Venise, Bordeaux, Sète, Dakar, Alger, etc.

Cette suprématie du port de Marseille se trouve confirmée dans le domaine du trafic des « passagers ».

En dépit de la concurrence toujours plus vive de l'avion, le port phocéen a pu non seulement conserver, mais même développer très sensiblement son activité au cours de ces dernières années.

Plus que tous commentaires, les quelques chiffres ci-dessous permettront d'ailleurs à nos lecteurs d'apprécier l'importance du rôle que joue Marseille dans les échanges entre la France et les autres territoires de l'Union Française ou pays étrangers.

Le trafic « passagers » du port phocéen, qui avait rapidement retrouvé après 1945 son niveau d'avant-guerre, a dépassé pour la première fois de son histoire, en 1952, le chiffre d'un million, pour atteindre, en 1956, près de 1.800.000 unités.

Enfin, le port de Marseille assure, à lui seul, plus de 18 % de l'ensemble du commerce extérieur de la France, et près de 30 % du seul commerce extérieur maritime de notre pays.

Si l'on procède maintenant à une analyse sommaire du mouvement des marchandises, on constate en premier lieu que les hydrocarbures entrent pour une très large part dans le trafic du port.

En effet, au cours de l'année 1956 par exemple, le poids total des produits pétroliers ayant utilisé les installations du port de Marseille et annexes a atteint le chiffre de 13.900.000 tonnes, dont 9.600.000 à l'importation et 4.300.000 à l'exportation.

En ce qui concerne les charbons, le port de Marseille n'a enregistré, toujours en 1956, qu'un trafic de l'ordre de 280.000 tonnes, alors que certains établissements portuaires français, et notamment le port de Rouen, accusaient un trafic nettement supérieur.

Par contre, le port de Marseille conserve la première place parmi les ports français, en ce qui concerne le trafic des marchandises diverses.

C'est d'ailleurs à ce poste que se reconnaît la véritable activité d'un port, en raison des avantages que procure aussi bien dans le domaine de la manutention que dans celui du transit, l'existence d'un important trafic de « divers ».

Marseille a reçu et expédié, au cours de l'année écoulée, près de 5.000.000 de tonnes de marchandises diverses. Parmi ces dernières, il y a lieu de retenir en premier lieu les fruits et légumes, les céréales, les minerais et métaux, les produits chimiques, les produits coloniaux et graines oléagineuses, puis les vins, le caoutchouc, les bois et ouvrages, les peaux et cuirs, etc.

En matière de divers, le port de Marseille est suivi par les ports de Rouen et de Dunkerque, puis par ceux de Bordeaux, du Havre et de Sète.

Ce bref aperçu de l'activité du port de Marseille serait incomplet si l'on ne signalait au moins pour mémoire l'importance du rôle qu'y tient la réparation navale.

Depuis l'achèvement des travaux de reconstruction des installations de radoub, intervenu à la fin de l'année 1946, le nombre de navires traités dans le port de Marseille par la réparation navale n'a cessé d'accuser une progression constante.

Au cours de l'année 1956, les sept formes de radoub du port, auxquelles il convient d'ajouter le dock flottant de 40.000 tonnes, loué par la Chambre de Commerce à l'État, ont reçu au total 565 navires.

Encore convient-il de souligner qu'un certain nombre de navires n'a pu être réparé, faute de moyens de mise à sec.

Cette situation a conduit la Chambre de Commerce de Marseille, en accord avec le Service local des Ponts et Chaussées maritimes, à étudier les moyens susceptibles de permettre au port de faire face à toutes les exigences de la demande dans ce domaine.

Déjà, la construction d'une huitième forme de radoub, susceptible de recevoir les plus grands navires à flot ou en commande, a été décidée.

Cependant, cette forme ne sera vraisemblablement pas achevée avant quatre ou cinq ans.

Ces considérations suffisent à expliquer la décision prise par la Chambre de Commerce de Marseille de commander un dock flottant d'une force de 20.000 tonnes, destiné à compléter l'équipement du port en engins de radoub.

Ce dock, qui est arrivé à Marseille courant septembre 1957 et qui a été officiellement inauguré le 24 octobre 1957, est susceptible de recevoir les navires pétroliers de 33.000 tonnes de port en lourd.

Il convient de rappeler à ce sujet que de très nombreux tankers de l'espèce sont actuellement en construction ou commandés, tant pour les armements français que pour les armements nordiques qui contribuent à l'alimentation des pays européens — et en particulier du complexe de l'Étang de Berre — au départ du Moyen-Orient.

L'existence de ce courant de trafic constitue donc, en plus d'un intérêt immédiat pour l'industrie française du raffinage, installée aux portes mêmes de Marseille, un élément d'activité particulièrement appréciable pour l'industrie de la réparation navale locale.

Cette activité ne peut que s'affirmer en raison du développement considérable pris au cours des dernières années par les importations de pétrole brut du Moyen-Orient, qui ont d'ailleurs justifié de la part de la Chambre de Commerce de Marseille la création du port pétrolier de Lavéra.

Nous rappelons à ce sujet que les travaux de première étape qui ont essentiellement consisté dans l'approfondissement de la passe de Port-de-Bouc et du bassin d'évolution, respectivement aux cotes (— 12,50 m.) et (— 12 m.), ainsi que dans la construction et l'équipement des deux premiers môles du port pétrolier, pour une dépense de l'ordre de 3,5 milliards de francs, sont, à l'heure actuelle, totalement achevés.

Cependant, l'accroissement continu du trafic pétrolier dans les annexes et les perspectives de développement de ce trafic ont conduit la Chambre de Commerce à solliciter de l'autorité supérieure la construction d'un troisième môle, dont la mise en service est prévue pour le début de l'année 1958.

Parallèlement aux travaux entrepris dans les annexes du port de Marseille, la Chambre de Commerce et le Service maritime des Ponts et Chaussées poursuivent dans le port proprement dit, la réalisation des projets de modernisation et d'extension des installations portuaires.

Dans les bassins sud, la construction du bassin de la Grande-Joliette, qui comportait essentiellement la

création d'un grand quai rectiligne de 850 mètres de longueur — le quai du Maroc — ainsi que le rescindement de la traverse de la Joliette sont achevés.

Par ailleurs, la Chambre de Commerce, qui a procédé à la construction d'un vaste hangar de 11.000 mètres carrés, en arrière de la partie nord du quai du Maroc, vient de compléter l'équipement de ce quai par un nouveau hangar qui a été également inauguré le 24 octobre dernier.

Dans les bassins centraux, les travaux de réfection des quais de la digue du Large, détruits en 1944, sont activement poussés.

Enfin, dans la région nord du port, où sont reçus les grands cargos et paquebots des Compagnies françaises et étrangères, les travaux d'aménagement et d'extension se poursuivent à un rythme accéléré.

Après la construction de toute une série de hangars modernes sur

Navire en réparation sur le dock flottant de 40.000 tonnes (Photo Ollive).

Vue aérienne de Marseille et du Vieux Port (photo René Simon).

les différents môles des bassins Président-Wilson et Mirabeau, après le rescindement de la culée nord du pont Wilson, qui a permis la construction d'un quai rectiligne de 750 mètres en eau profonde, après l'allongement sur 650 mètres de la digue du Large, le Service maritime des Ponts et Chaussées procède à l'achèvement sur 1.000 mètres du quai de Mourepiane, qui délimite les terre-pleins réalisés sur 40 hectares, grâce au comblement d'une partie du bassin Mirabeau.

Ces terre-pleins seront ensuite dotés, par la Chambre de Commerce, de vastes hangars parallèles au quai et par la S. N. C. F., qui a prévu de réaliser à cet emplacement une vaste gare de triage, d'un faisceau de voies ferrées dont les premiers éléments sont déjà en place.

Enfin, c'est dans le bassin Mirabeau que sera construite la nouvelle forme de radoub du port, dont il a été question ci-dessus.

Le dernier projet d'amélioration porte sur la construction, dans ce même bassin, d'un vaste môle, le môle Léon-Gourret, dont les dimensions (1.000 m. de longueur de 275 m. de largeur) feront de cet ouvrage la pièce maîtresse des ports nord de Marseille.

L'achèvement des divers travaux ci-dessus permettra au port de Marseille de disposer des postes à quai en eau profonde, qui lui font défaut à l'heure actuelle, et favorisera le développement d'un trafic dont l'importance n'a cessé de croître depuis la dernière guerre mondiale.