Zeitschrift: Revue économique Suisse en France
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 76 (1996)
Heft: 2: Marseille : port de la Suisse

Artikel: Au bout du Rhône... les routes du monde
Autor: Combeau, André
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-889342

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: 14.07.2025

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

AU BOUT DU RHÔNE... LES ROUTES DU MONDE

Le port de Marseille prend en compte, d'une part l'expansion des relations maritimes Est-Ouest et d'autre part, la nouvelle émergence de la Méditerranée comme itinéraire le plus court entre Asie et Europe et comme marché client avec ses 20 pays

Le vieux port de Marseille illuminé

André Combeau

Directeur Général du Port Autonome de Marseille

Les relations entre la Suisse et Marseille sont anciennes. Elles vont du voyage de l'étudiant bâlois Platter au XVIe siècle, à la réalisation du canal Durance-Marseille il y a 150 ans par Franz-Mayor de Montricher, fils d'un négociant de Lutry ; de l'installation de la colonie helvétique, doyenne des communautés étrangères de Marseille, au Comité Permanent Franco-Suisse pour le port de Marseille, créé en 1946.

Les bases de la confiance

Les années troublées par les mouvements sociaux qu'a traversées – comme d'autres ports – celui de Marseille, lui ont coûté un recul sensible du trafic suisse. Ces années là sont closes. La fiabilité est mesurable aux statistiques de l'observatoire spécial que le port, jouant la transparence, a créé en 1995. Mesurable aussi à l'accroissement du nombre d'escales, des offres de services et du tonnage opéré : pour les marchandises diverses, notamment conteneurisées, la croissance est à deux chiffres.

Fiabilité, stabilité de l'offre : le Port, les professionnels portuaires et économiques, leurs organismes représentatifs s'engagent ensemble par des chartes qui fixent, en concertation avec les utilisateurs, les règles pour une filière de produits.

De même, a été lancée avec détermination, une démarche «qualité globale» qui vise aussi bien la certification internationale ISO 9002 que l'évolution des comportements individuels et d'entreprise. En découlent le dialogue très ouvert avec les clients et la pratique généralisée du partenariat partageant le risque.

Pour le nouveau siècle

Sur ces bases, la perspective stratégique du Port prend en compte, d'une part l'expansion des relations maritimes Est-Ouest, notamment asiatiques et, d'autre part, la nouvelle émergence de la Méditerranée à la fois comme itinéraire le plus court entre Asie et Europe et comme marché client – fournisseur à suivre avec ses quelques 20 pays insulaires et riverains animés par une forte croissance démographique.

Marseille veut y tenir le double rôle de Hub-portuaire, redistribuant aux autres en détail les cargaisons qu'il reçoit en bloc, et de plate-forme d'interface terre-mer privilégiée en créant Fos-Distriport pour les besoins des entreprises industrielles ou sociétés de distribution internationale.

L'action commerciale renforcée (politique tarifaire incitative, création d'un Fonds d'action commerciale, promotion et missions communes avec tous les acteurs économiques locaux) met en valeur les offres, réalisations et projets du Port qui tirent d'abord parti d'incontestables atouts naturels : les grands espaces libres de la zone industrialo-portuaire de Fos, pour les implantations industrielles, ou des bassins directement accessibles

Vue aérienne des ports de Marseille. Au premier plan le Vieux Port.

A gauche : Terminal Conteneurs de Fos - Graveleau et vue générale de Fos.

Terminal Minéralier de Fos

aux plus grands navires du monde : la position centrale sur l'arc méditerranéen au croisement des deux axes principaux de communication de l'Europe du Sud, tout particulièrement celui de la Vallée du Rhône et la Saône, pénétrante directe au cœur du continent, bientôt reliée au réseau rhénan.

Les moyens d'une offre méditerranéenne

Au sortir des bassins, un maillage de voies et moyens de transport, absolument multimodal, que le Port, avec les collectivités régionales, pousse à perfectionner encore.

La Suisse fait partie de l'arrière-pays rhodanien

Dans l'Europe aisément desservie, la Suisse fait partie de l'arrière-pays rhodanien à qui le port de Marseille propose une offre compétitive sur les destinations méditerranéennes, voire celles au-delà de Suez. Au débouché du Rhône, il aménage cette année, en partenariat avec les Chambres de Commerce des rives de Saône et la Compagnie Nationale du Rhône, une plate-forme d'interface fluvio-maritime et ferroviaire dédiée à un trafic céréalier en voie de doublement et promise à d'autres développements.

Il agrandit et perfectionne son terminal à conteneurs de Fos et prépare celui de Marseille-Mourepiane à son prochain rôle de centre logistique du transport multimodal ; l'objectif « sécurité de la marchandise », le démarrage des croisières, justifient de nouveaux travaux au moment où s'achève le chantier extérieur de la gare maritime, en service depuis un an.

L'année écoulée a connu 227 millions de francs français d'investissements, le chiffre le plus élevé de la décennie écoulée.

Un port de la troisième génération

Parmi ces investissements : le développement des systèmes informatiques performants pour le suivi de la marchandise, l'extension du réseau d'échange de données informatisées dans les ports méditerranéens. Cette maîtrise de technologies de communication marquera le futur siècle. Le Port de Marseille entend s'y trouver comme un port à services complets, port de la troisième génération et interface dynamique à forte valeur ajoutée. Autour de lui sera né le quartier marseillais du troisième millénaire : « Euroméditerranée » quartier des affaires maritimes, commerciales et d'échanges internationaux et centre décisionnel en Méditerranée.

Marseille affiche toujours la même ambition : mériter et conserver sa place de port privilégié de la Suisse.