

Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Band: 52 (1972)
Heft: 2: Les ports industriels

Artikel: Le port de Marseille et l'économie suisse
Autor: Betous, Léon
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-886719>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 13.10.2024

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

Le port de Marseille et l'économie suisse

Léon BÉTOUS

Nulle tradition n'est mieux établie que la rencontre annuelle des milieux économiques suisses et marseillais au sein du Comité permanent franco-suisse pour le port de Marseille chargé d'étudier les méthodes propres à favoriser et développer les échanges entre la région marseillaise et la Confédération helvétique.

Nulle mieux que la Chambre de commerce suisse en France ne s'est dépensée à l'établissement de liens solides entre ces deux régions.

Un tel dynamisme a pu se manifester grâce à des conditions naturelles favorables : Marseille est le port naturel de toute une partie de la Suisse et la construction de l'énorme complexe de Fos ne peut que renforcer cette position.

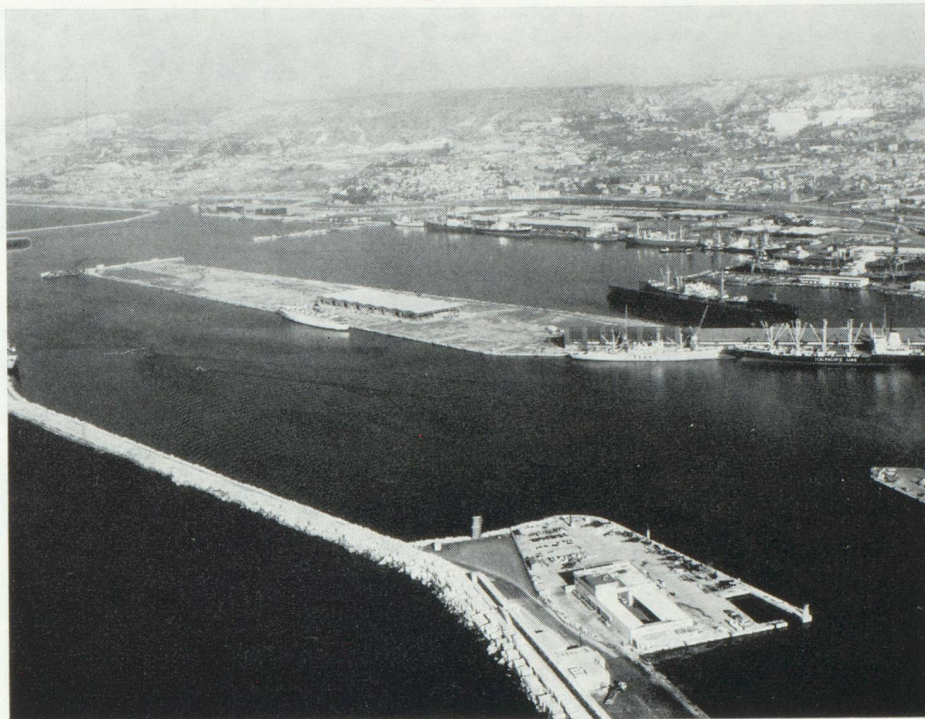
Port traditionnel de la Suisse depuis des décades, Marseille l'est à plusieurs titres. Que ce soit par la desserte des usines en minerais ou en matières premières alimentaires (graines oléagineuses, céréales), les trafics ont été maintenus grâce à une modernisation des installations (hangar à oléagineux, quais céréaliers ou minéraliers).

A l'exportation, même si la Suisse produit en majorité des biens de faible volume et de grande valeur marchande s'accommodant du transport aérien, de nombreux produits d'équipement transitent par Marseille vers l'Outre-Mer. Et les transports par roll-on/roll-off (trente-cinq navires de ce type touchent régulièrement Marseille) évitent de longues et coûteuses manutentions et des pertes de temps.

Dans le domaine des stockages, les bassins de Marseille ont fait peau neuve, et offrent des installations de courte durée (cafés, cacao, papiers de presse) toutes récentes que des bourses de denrées rendent attractives.

Longtemps, on a pu arguer des distances et du relief pour détourner certains trafics suisses de Marseille : le couloir rhodanien est desservi à présent mieux que tout autre axe français (son volume annuel de trafic est supérieur à celui de la Seine) : autoroute jusqu'à Lyon, canal au gabarit européen ouvert dès l'an prochain jusqu'à Valence, et en 1976 jusqu'en Bourgogne, chemin de fer rapide le moins cher de France, pipe-lines de toutes sortes. Le Port Autonome de Marseille se fait actuellement l'avocat de la nécessaire liaison rapide de Genève à Lyon, dont la réalisation ne saurait souffrir de retard. La fin du Plan actuel devrait être le signal d'une ère nouvelle pour les courants de trafic entre la Suisse et la Méditerranée française. Et puisque tout vise à une baisse des coûts de transport de bout en bout, pourquoi ne pas souligner les résultats obtenus, depuis plusieurs mois en ce domaine : suppression des taxes portuaires à l'exportation, tarifs ferroviaires de « trains-bloc », transports intégrés par containers enfin.

Le terminal containers n° 1 de Fos offre une fréquence de départs fort attractive vers les Etats-Unis, l'Asie, l'Afrique Occidentale, le Maroc, les Antilles, bientôt l'Australie. Les exportateurs ou importateurs suisses ne sauraient ignorer de tels débouchés, déjà connus par leurs voisins piémontais ou lyonnais qui utilisent Fos, où s'édifie dès à présent un second terminal. 1972, dès le printemps, voit arriver les premiers porte-barges dans le Golfe de Fos : ceci accroît encore les possibilités de desserte de l'hinterland rhodanien.



Marseille : le nouveau môle Léon Gonnet
(Photo Port Autonome de Marseille)

Est-il besoin de rappeler l'attraction si rapide de Fos-Europort du Sud sur l'industrie européenne ? En quelques années, le Gotha industriel s'y retrouve, profitant des conditions exceptionnelles de ce site admirablement desservi par les moyens de transport, d'énergie, et de main-d'œuvre. 1 milliard de francs a permis l'aménagement de son infrastructure et déjà plus de 10 milliards de francs du secteur privé s'y investissent : sidérurgie, aciers spéciaux, pétrochimie, industries du gaz et de l'oxygène, équipements métalliques, industries diverses sont ou seront en service en 1973.

Fos est non seulement un lieu de production et de transit industriel, mais aussi un merveilleux champ d'action pour le dynamisme industriel et financier suisse.

En ce lieu de production, proche des moyens de sous-traitance évolués de la Confédération Helvétique, relié par des moyens de transports de grande capacité, dont le pipe fut une préfiguration, les produits de première transformation de Fos sont concurrentiels. Terrain de prédilection pour le transit, Fos possède des installations modernes de déchargement et de stockage, utiles aux négociants qui veulent conserver des stocks en vue de fluctuation des marchés, ou qui peuvent irriguer l'Europe du Sud en produits alimentaires en vrac (céréales par exemple). Là encore, l'économie de coût offerte à Fos est saisissante. Faut-il préciser que Fos est un port industriel « plus franc qu'un port franc » pour reprendre l'expression de nos amis hollandais ? Mais aussi, pôle d'attraction pour les biens d'équipement helvétiques, hautement spécialisés, la zone industrielle est ouverte à la concurrence technologique internationale et permet une remarquable utilisation des plus récents brevets.

Le dynamisme financier peut enfin trouver sa place, là où des investissements aussi importants que rentables se développent. « Le plus grand chantier d'Europe » reçoit l'assurance de tant de débouchés, les industriels qui y implantent une usine ont tant de références, qu'il se trouve que l'Europort du Sud est devenu l'attraction principale des dernières années pour la finance internationale.

Je parlais de tradition : Fos évoque le présent le plus futuriste. Le Port de Marseille, second d'Europe par son trafic en 1971, a jusqu'ici vu son volume de marchandises générales se maintenir à une honnête position, et voilà que brusquement le développement de l'industrie lourde va doubler ce trafic, en faisant notamment un très grand port d'exportation de biens manufacturés. Les lignes régulières vont se multiplier et les taux de fret se modifier sensiblement. Quelle meilleure assurance pour le chargeur que cette réconfortante perspective donnée par l'industrie ? Non, la Suisse n'a rien à regretter de Marseille-Fos : elle y trouve un Europort, et un port traditionnel rajeuni.