

# Revenez à bon port

Autor(en): **Le Bars, François / Kauffmann, Philippe**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique Suisse en France**

Band (Jahr): **76 (1996)**

Heft 2: **Marseille : port de la Suisse**

PDF erstellt am: **05.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-889341>

## **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.



*Apperçu du Commerce Extérieur et Maritime de la Place de Marseille, Rédigé d'après le dénombrement des Livres des Douanes Nationales du 1. 1. 1783. au 31. X. 1792. réduit au 10. afin d'avoir le résultat d'une Année Moyenne.*

Commerce du Levant		Branche de Commerce en Europe		Branche de Commerce des Indes		Branche de Commerce de l'Amérique		Commerce du Levant	
Exportation		Exportation		Exportation		Exportation		Importation	
à Smirne	en Egypte	Nature des Marchandises	Quantité	Nature des Marchandises	Quantité	Nature des Marchandises	Quantité	à Smirne	de l'Egypte
à Constantinople	à Tunis	Recapitulation des Diverses Branches du Commerce				Rapportement de la Valeur des Marchandises		Résumé du Commerce du Levant	
à Salonique	à Alger et Tripoli					Natures des Contres et des Contres de l'Amérique		Natures des Contres et des Contres de l'Amérique	
à Smyrne et l'Allep	à Maroc	Natures des Contres et des Contres de l'Amérique		Natures des Contres et des Contres de l'Amérique		Natures des Contres et des Contres de l'Amérique		Natures des Contres et des Contres de l'Amérique	
Résultat des Exportations		Natures des Contres et des Contres de l'Amérique		Natures des Contres et des Contres de l'Amérique		Natures des Contres et des Contres de l'Amérique		Natures des Contres et des Contres de l'Amérique	

**Reconquérir le marché suisse est primordial pour Marseille-Fos. Tout le monde au port s'attelle à la tâche. Les agents et consignataires sont en première ligne.**

# REVENEZ À BON PORT

Les agents et consignataires de navires sont des voltigeurs avancés dans un port et dans un pays, des compagnies de transport maritime du monde qui exploitent leurs navires, soit en ligne régulière, soit au tramping. Notre corporation n'échappe pas à cette règle dans les bassins du port de Marseille-Fos. Notre activité y est d'autant plus conséquente que le trafic total de notre port le place en troisième position au niveau de l'Europe et en première position au niveau de la France.

En 1995, 8.203 navires traités se répartissaient pratiquement moitié-moitié entre les bassins est et ouest du port. Traduit en nombre de mouvements entrées/sorties, en y additionnant les mouvements internes, le trafic fluvial, les soutages, les passages d'écluses, ce sont 25.870 mouvements auxquels le port a dû faire face, soit en moyenne 70 chaque jour.



**François Le Bars**

Président de l'Association des Agents et Consignataires de Navires de Marseille





**Il fut un temps où le trafic suisse de marchandises diverses transitant par notre port était de l'ordre de 250.000 tonnes**

*Près de 88 millions de tonnes sont passées dans les bassins du port, dont 59 millions de tonnes d'hydrocarbures...*

Près de 88 millions de tonnes sont passées dans les bassins du port, dont 59 millions de tonnes d'hydrocarbures, 13 de vrac solides et 11 de marchandises diverses, ces dernières étant en progression de 11,6% par rapport à 1994.

Ces marchandises diverses dont une partie est traitée en conteneurs, représentant 500.000 EVP, ont généré 56.000 shifts de

7 heures pour la main-d'œuvre des entreprises portuaires dont l'effectif total est de 815 personnes.

Il est à noter que les échanges Est/Ouest ont progressé de 25% à l'import et de 8% à l'export pour l'Extrême-Orient et l'Asie du Sud-Est, et de 23% pour l'Amérique du Nord.

Dans les trafics Nord/Sud, les trafics intraméditerranéens ont continué de croître (+ 8%) avec l'Afrique noire (+ 15%), le Moyen-Orient (+ 5%).

Marseille-Fos est reliée à tous les principaux ports du monde et occupe une place particulière comme plaque tournante pour les croisements de trafics Est-Ouest avec les trafics Nord-Sud.

La position de Marseille dans le bassin méditerranéen, son excellente desserte routière et ferroviaire avec la Suisse, en font l'une des places de transbordement des marchandises



## A PROPOS DU PORT, DE LA SUISSE ET D'UN DOUBLE ANNIVERSAIRE...



**Philippe Kauffmann**

Président de la Délégation suisse du Comité permanent franco-suisse pour le Port de Marseille

Le 75<sup>e</sup> anniversaire de la Chambre de Commerce Suisse en France, Région Marseille Sud-Est Méditerranée, est une excellente occasion pour fêter un autre jubilé : les 50 ans du Comité permanent franco-suisse pour le Port de Marseille. C'est en 1946 en effet que fut créé ce comité de liaison par MM. Ritter (Administration fédérale des blés), Bolomey (Bolomey S.A.) et Rogliano (Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille - CCIM).

Il avait pour origine l'approvisionnement de la Suisse en blés durs via le port de Marseille et par les silos du port-franc de Genève. Les statuts rédigés en 1948 en définissaient les buts à l'article 2 :

**« Le Comité a pour but d'examiner d'une manière permanente et systématique le problème du coût des opérations de transit des marchandises en provenance ou à destination de la Suisse par le port de Marseille, compte tenu des conditions techniques d'exploitation des moyens portuaires et des voies de communication.**

**Il lui appartiendra notamment de suggérer les méthodes d'exploitation en vue d'abaisser le coût des opérations et d'encourager la coopération**

**de toutes les administrations, organismes et personnes contribuant à quelque titre que ce soit, à ce transit. Le comité a un rôle consultatif. »**

Son organisation actuelle est basée sur deux délégations : une suisse, présidée par le Conseiller d'État, Chef du Département de l'Économie publique du Canton de Genève, actuellement M. Jean-Philippe Maître, et une française, présidée par le Président du Port autonome de Marseille, M. Henri-Roux Alezais.

Constatons la disparité entre les niveaux de représentation : politique côté suisse, économique côté français. Les délégations sont composées :

**◆ Côté suisse, par :**

- le Consulat général de Suisse à Marseille
- les Ports Francs et Entrepôts de Genève S.A.
- l'Administration fédérale des blés
- les Chambres de Commerce et d'Industrie de Genève et de Lausanne
- l'Association suisse des transitaires
- l'Association des chargeurs suisses

**A L'ORIGINE DU COMITÉ : L'APPROVISIONNEMENT DE LA SUISSE EN BLÉ VIA LE PORT DE MARSEILLE.**

- les Chemins de fer fédéraux, CFF
- Intercontainer
- la Chambre de Commerce



en provenance ou à destination de la Suisse. Les liens anciens tissés entre les deux communautés se traduisent par un regain d'activité. Il fut un temps où le trafic suisse de marchandises diverses transitant par notre port était de l'ordre de 250.000 tonnes (134.000 à l'export, 116.000 à l'import). Redescendu à 100.000 tonnes actuellement, sa reconquête est d'autant plus actuelle que, dans un avenir relativement proche (10 ans), la Suisse disposera aussi via Bâle d'un lien fixe complémentaire, à savoir la liaison Rhin-Rhône.

Pour ce qui concerne le trafic d'hydrocarbures, c'est entre 3,1 et 3,9 millions de tonnes qui utilisent Marseille-Fos avant de remonter via le pipe-line de la SPLSE vers la raffinerie Shell de Cressier et 800.000 tonnes de produits raffinés qui utilisent le PMR vers Genève.

A l'occasion du 75<sup>e</sup> anniversaire de la Chambre de Commerce Suisse en France, Région Marseille Sud-Est Méditerranée, il était de notre devoir de rappeler ces réalités qui ne demandent qu'à être améliorées grâce aux efforts conjoints des parties intéressées et ceci doit être d'autant plus facile que des rapports amicaux et efficaces ont été tissés entre les deux communautés nationales, sous l'égide de la Chambre et de ses présidents successifs. +

*Suisse en France, Région Marseille Sud-Est Méditerranée - l'Administration fédérale des douanes*

• l'Office fédéral pour l'approvisionnement économique

◆ **Côté français, par :**

• le Port autonome de Marseille

• la Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille et du pays d'Arles

• l'Union maritime et fluviale, UMF

• l'Association des agents consignataires de navires, AACN

• le Comité marseillais des armateurs français, CMAF

• le Syndicat des entrepreneurs de manutention, SEMFOS

• le Syndicat des transitaires marseillais, STM

• la Direction régionale des douanes

• le représentant de Berne de la Société Nationale des Chemins de fer Français, SNCF

• les Voies navigables Rhône/Saône, VNF

*Une assemblée générale annuelle réunit les deux délégations, alternativement en Suisse et à Marseille. Par ailleurs, les membres d'un groupe de travail, composé exclusivement de professionnels, se rencontrent une fois par an pour traiter des problèmes concrets.*

*Le transit des marchandises diverses (hors hydrocarbures), en provenance et à destination de la Suisse, a connu son année record en 1986, la plus mauvaise année en 1994. Pour attirer et fidéliser la clientèle suisse, il est nécessaire de disposer des conditions suivantes :*

◆ **la fiabilité :** les chargeurs suisses sont peu habitués aux conflits sociaux et à leur retentissement médiatique ;

◆ **les prix :** la situation géogra-

## Lexique : 6 mots à connaître

◆ **EVP :** Equivalent vingt pieds.

◆ **PMR :** Pipe-Line Méditerranée Rhône, appartenant à la Société des Pipes-Lines Rhône Méditerranée (SPRM).

◆ **Shifts :** vacations

◆ **Soutage :** Remplir les soutes de gas-oil = Faire le plein.

◆ **SPLSE :** Société des Pipes-Lines du Sud-Est.

◆ **Tramping :** Escalles occasionnelles.

**Transbordement de containers au Port de Marseille.**  
Photo :  
Danzas/Morain.



## LE TRANSIT DES MARCHANDISES DIVERSES EN PROVENANCE ET À DESTINATION DE LA SUISSE, A CONNU SON ANNÉE RECORD EN 1986, LA PLUS MAUVAISE ANNÉE EN 1994.

phique de la Suisse mettant Marseille en concurrence avec les ports du Nord (Anvers, Rotterdam et Le Havre) ;

◆ **la fréquence des services :** favorisant actuellement les délais de transit en Mer du Nord et en Manche ;

◆ **les pré- et postacheminements :** seule la voie routière est compétitive, les relations

ferroviaires et fluviales (par exemple, le projet de liaison Rhin-Rhône) devant être améliorées.

Le Comité permanent franco-suisse pour le Port de Marseille œuvre au développement des échanges en favorisant les relations et les contacts entre les administrations et les représentants du monde économique.

Afin de jouer un rôle plus actif - une nécessité dans un environnement fortement concurrentiel -, le Comité évolue vers une structure plus professionnelle et technique en réduisant sa dimension protocolaire. Par son caractère unique, il est un élément de promotion des activités du Port de Marseille. +