

**Zeitschrift:** Revue économique 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. 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**

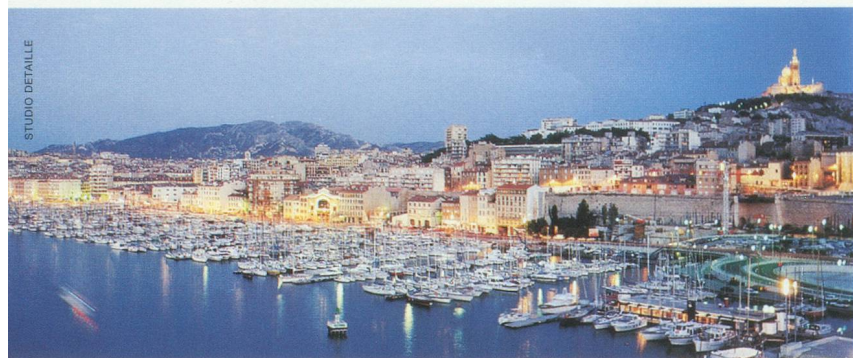
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 17.11.2024

**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 XVI<sup>e</sup> 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 traversés – 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 plateforme d'interface terre-mer privilégiée en créant Fos-Distriport pour les besoins des entreprises industrielles



Port AUTONOME DE MARSEILLE - J.P. JAUFFRET

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, justifie 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. 