

Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 30 (1950)
Heft: 12

Artikel: L'équipement portuaire du Rhône
Autor: Rastoin, Edouard
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-888294>

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: 19.02.2025

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

L'équipement portuaire du Rhône

par

Edouard Rastoin

Président de la Chambre de commerce de Marseille

TOUT mode de transport, pour être exploitable commercialement, nécessite que soient établies tout le long de son parcours des installations qui permettent de réaliser dans des conditions satisfaisantes les opérations de groupage, de chargement et de déchargement. La voie ferrée dispose de gares ; la route, à la suite du développement de son utilisation pour les transports, sera bientôt jalonnée de gares routières. La voie d'eau n'échappe pas à cette obligation. Un fleuve, un canal ne sont économiquement utilisables que si sur leur parcours on dispose des installations nécessaires à l'accostage des péniches et des automoteurs, afin de permettre d'effectuer leurs opérations de manutention des marchandises dans des conditions convenables. Ces installations peuvent être sommaires ou largement développées selon l'importance de leur trafic.

Le Rhône, dans sa partie navigable entre Lyon et la mer, dispose ainsi d'une série de ports qui permettent les opérations de manutention.

Les plus importantes de ces installations sont le port Édouard-Herriot à Lyon et les ports de Givors, Vienne, Valence, Le Teil, Sorgues, l'Oseraie, Beaucaire, Arles, Barcarin. Il en existe beaucoup

d'autres, mais d'importance très locale, tels que Oullins, Condrieu, Tournon, Viviers, Avignon, etc.

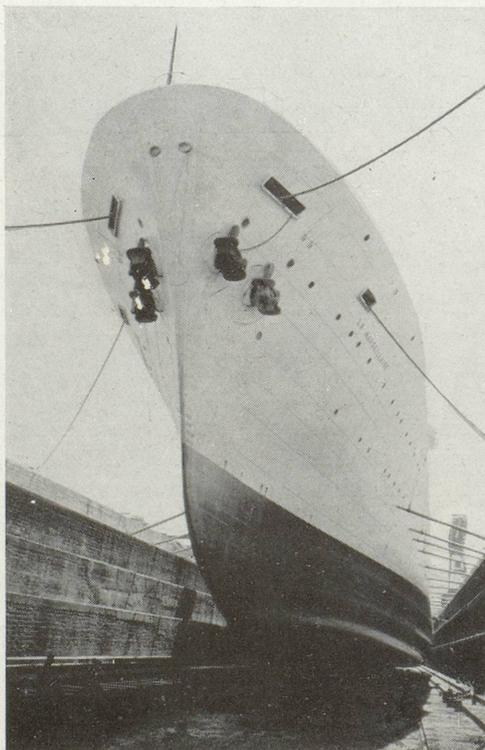
Mais dans le cas d'un fleuve, la voie d'eau a pour principale mission de prolonger en quelque sorte jusqu'au cœur même des terres, la voie maritime. Le chaland, l'automoteur sont, peut-on dire, le prolongement du cargo. Les péniches vont là où les navires ne peuvent accéder.

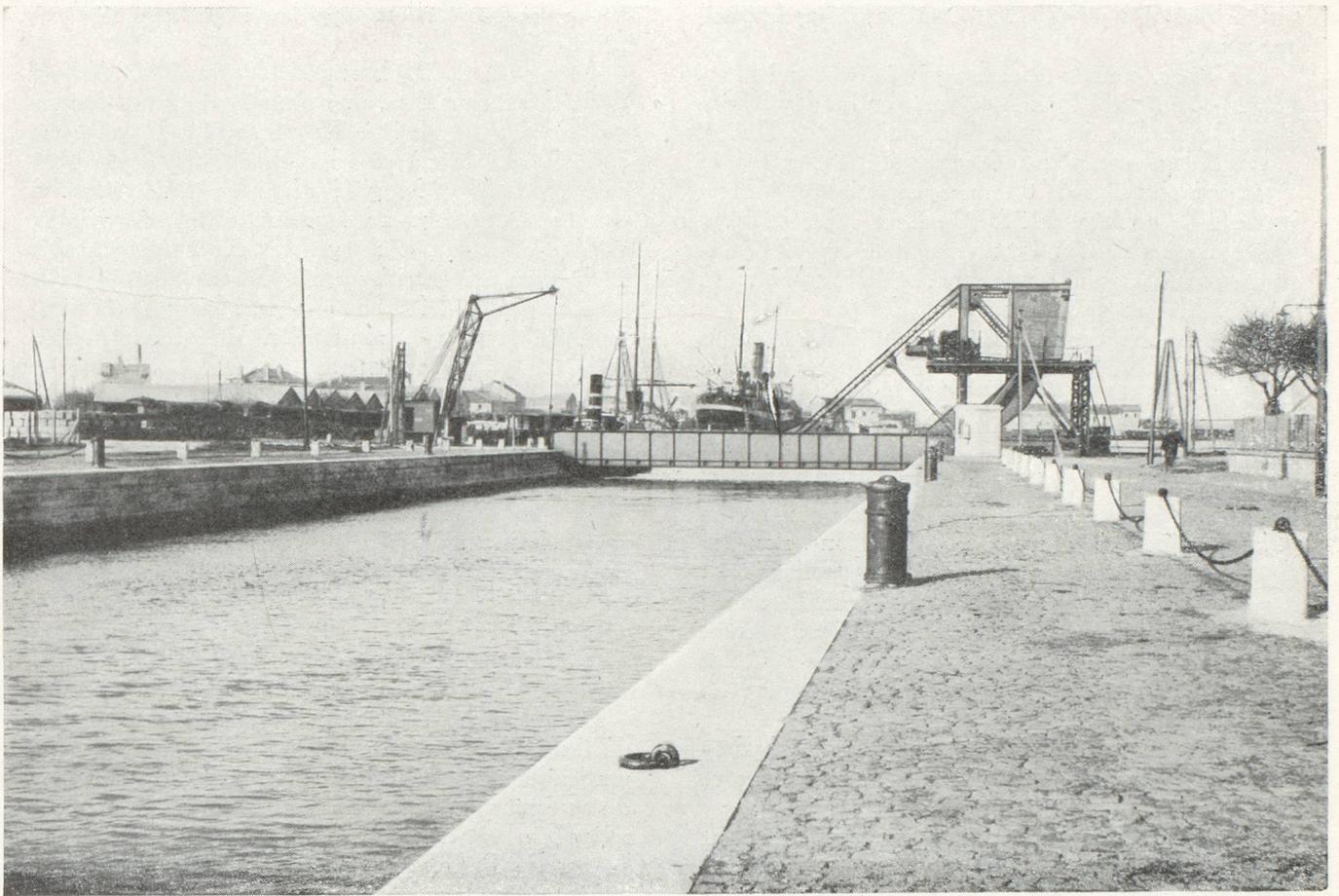
A l'origine de toute voie d'eau, on doit donc trouver naturellement un ou plusieurs ports maritimes.

Le Rhône est, à ce point de vue, favorisé puisque pour alimenter son trafic, il dispose de deux établissements maritimes : l'un situé à son embouchure même : Port-Saint-Louis-du-Rhône, et l'autre situé à quelques dizaines de kilomètres et auquel il est relié sur la plus grande partie de cette distance par un canal : le port de Marseille, le premier port maritime français.

Nous nous proposons, au cours de cet article, de présenter rapidement les équipements que ces deux ports offrent à la navigation fluviale ainsi que leur trafic, et d'examiner en terminant les perspectives d'avenir qui s'ouvrent à eux et les conditions requises pour qu'elles se réalisent.

Le lancement de "La Marseillaise"





PORT SAINT-LOUIS-DU-RHÔNE

Située à l'embouchure même du Rhône, la cité de Saint-Louis-du-Rhône est de création récente et purement artificielle. C'est sous le second Empire qu'il fut décidé de réaliser au débouché du Rhône sur la mer un port qui soit un centre de transbordement direct entre la navigation maritime et la navigation intérieure.

A l'origine des travaux, il n'avait même été envisagé que d'établir un canal communiquant avec le Rhône par une écluse afin de permettre aux petits navires de mer qui remontaient alors jusqu'à Arles d'éviter la barre de l'embouchure du fleuve.

Au cours de l'exécution de ce projet, il fut décidé de faire de Saint-Louis-du-Rhône un port de transbordement, d'une part entre les grands bateaux à vapeur du Rhône et les chalands de mer remorqués qui étaient utilisés entre Saint-Louis-du-Rhône et Marseille, et d'autre part, entre les navires de mer et les bateaux du Rhône.

A cette époque en effet, la liaison de Marseille au Rhône ne pouvait s'effectuer que par la seule voie maritime. Cette obligation entraînait des sujétions très lourdes que la situation favorable de Saint-Louis-du-Rhône permettait de supprimer. Par ailleurs, cette région plate offrait de vastes terrains disponibles

d'un coût peu élevé, particulièrement favorables à l'implantation de l'industrie.

Aussi, fut-il décidé de créer un port sur cet emplacement.

Réalisation artificielle à un double titre ; d'une part il fallut creuser le port car le Rhône qui débouche dans une mer sans marée ne se termine pas comme les fleuves de la Manche ou de l'Atlantique par un vaste estuaire nettoyé par la marée, d'autre part, si le terrain est plat, il présente peu de consistance car il s'agit d'un sol rapporté. Par suite, l'édification des bâtiments présente quelques difficultés techniques. Enfin, on ne peut contester que cette région est naturellement assez déshéritée. Peut-être faut-il trouver dans ces données naturelles les causes du développement modéré de cette cité depuis sa création.

Actuellement, le port comporte essentiellement un bassin rectangulaire de 12 hectares qui communique, d'une part avec le Golfe de Fos par un canal maritime de 3 km. 300 de long, et d'autre part avec le Rhône par une écluse de 184 m. 50 de longueur sur 22 mètres de largeur.

Le canal maritime et le centre du bassin sont dragués à la cote (— 7,50), car la fondation des quais à la cote (— 5) a rendu nécessaire de maintenir le long des quais une zone de 25 mètres de largeur draguée à cette cote.

Quelques industries se sont établies le long du canal maritime.

Les quais, compte tenu des perrés du canal maritime, présentent 8 kilomètres environ de développement. La surface des terre-pleins s'élève à 53.000 m².

L'outillage comprend 6 grues de 10 tonnes et 2 grues à chenilles de 6 tonnes, des entrepôts d'une capacité de stockage de 37.000 mètres cubes environ, des docks à vins d'une contenance de 30.000 hectolitres, un silo à grains d'une capacité de 13.000 tonnes. L'ensemble est desservi par voie ferrée.

Le trafic maritime s'est élevé de 100.000 tonnes en 1888 à 350.000 tonnes en 1900 pour atteindre son maximum en 1929 avec 620.000 tonnes. En 1938, il se montait à 565.000 tonnes. Depuis la fin des hostilités, ce trafic a repris. Pour 1948, il s'est élevé à 556.000 tonnes et à 524.000 tonnes en 1949. En 1938, ce trafic se répartissait entre 410.000 tonnes aux importations et 155.000 tonnes aux exportations. Pour les deux dernières années, nous trouvons respectivement :

- aux importations : 330.000 et 282.000 tonnes ;
- aux exportations : 226.000 et 242.000 tonnes.

Les principales marchandises importées sont les hydrocarbures, les vins, les phosphates, la pâte de cellulose, etc.

Pour les exportations, nous trouvons les hydrocarbures, les matériaux de construction (chaux et ciments), le sel marin, etc.

Malgré une situation paraissant particulièrement favorable, et bien que la majeure partie des importations soient destinées à l'arrière-pays et principalement à la vallée du Rhône, et qu'une grande part des exportations proviennent de ces mêmes régions, le trafic fluvial de Saint-Louis-du-Rhône est peu important.

En 1913, il s'élevait à 129.000 tonnes. En 1938, il n'était que de 86.000 tonnes. Pour les années 1948 et 1949, il s'est monté respectivement à 72.000 tonnes et 82.000 tonnes, ce qui correspond à 13 % et 15,6 % du trafic maritime.

Nous aurons à faire une constatation analogue pour le port de Marseille ; nous en verrons plus loin la raison profonde.

LE PORT DE MARSEILLE

La création de Marseille, qui est une des cités les plus anciennes de notre pays, est due à l'existence d'une calanque naturelle particulièrement bien protégée.

La ville s'est développée en étroite liaison avec l'activité du port. L'accroissement des échanges a conduit successivement à l'extension du port vers le nord et lorsque ce développement se heurta à la configuration du terrain, à l'aménagement au delà des chaînes de collines qui ceignent la cité, de la région de l'étang de Berre.

Marseille dispose ainsi d'un vaste ensemble por-

tuaire dont nous allons rappeler en quelques mots les possibilités.

Avec plus de 25 kilomètres de quai, 320.000 m² de surfaces couvertes, une centaine de grues dont la puissance varie de 3 à 15 tonnes, ses installations spécialisées, silos à céréales (53.000 t.), docks vini- coles (55.000 hl.), hangar isotherme pour la réception des bananes, hangar à oléagineux, formes de radoub, portiques pour le déchargement des pondéreux des Etablissements maritimes de Caronte, gare maritime, le port de Marseille offre les plus grandes commodités pour la manutention des marchandises et le transit des passagers.

Mais les résultats obtenus ne le sont jamais à titre définitif. L'amélioration des installations, afin de les adapter aux conditions toujours mouvantes du trafic, est l'objet d'études constantes.

La reconstruction de certains quais va permettre la transformation de plusieurs bassins, ce qui assurera une meilleure exploitation. En même temps, l'outillage se perfectionnera : hangar à température contrôlée pour la réception et la réexpédition des primeurs, silos à oléagineux, postes de réception pour les huiles végétales et le latex en vrac, etc.

Dans la région de l'étang de Berre, qui fait partie de l'ensemble portuaire de Marseille, nous citerons particulièrement la réalisation, en cours d'exécution, du port pétrolier de Lavéra qui complète les aménagements de Port-de-Bouc, du canal de Caronte et de l'étang de Berre.

Cet ensemble portuaire a permis à Marseille d'être à la fois un vaste entrepôt, un centre industriel, un point de transit.

Comme *port d'entrepôt*, Marseille est une place de marchés qui draine la production et en assure la redistribution.

Comme *centre industriel*, Marseille possède d'importantes industries (corps gras, produits alimentaires, matériaux de construction et céramiques, produits chimiques, métallurgie, construction navale, etc.), auxquelles est venue s'ajouter au cours des vingt dernières années celle du raffinage du pétrole qui sera sous peu complétée par celle de l'industrie chimique des dérivés du pétrole.

Le grand nombre des lignes régulières de navigation au départ de Marseille et celui des lignes qui font escale dans son port permettent à ce dernier d'être également un grand port de transit qui assure le ravitaillement d'un vaste hinterland.

Les travaux en cours et les projets étudiés tendent tous à permettre à Marseille de remplir au mieux cette triple fonction.

Quelques chiffres permettent d'apprécier l'importance de l'ensemble de ce trafic maritime : en 1938, 15.732 navires jaugeant 32.090.000 tonneaux avaient assuré les importations et exportations des marchandises dont le tonnage s'était élevé à 9.457.000 tonnes.

En 1948, le trafic « marchandises » qui se montait à 8.802.000 tonnes avait été assuré par 10.146 navires dont le tonnage de jauge représentait 18.265.000 tx.

Pour 1949, ces chiffres sont en progression : le nombre des navires s'est élevé à 11.655, leur tonnage à 23.388.000 tonneaux et les marchandises se sont inscrites pour 10.308.000 tonnes.

Les chiffres des neuf premiers mois de 1950 marquent la continuation de cette progression. Le nombre des navires se monte à 9.241, représentant 18.740.000 tonneaux de jauge et le trafic des marchandises se chiffre à 10.206.000 tonnes.

A l'heure actuelle, l'évacuation et la réception des marchandises s'effectuent pour la plus grande partie par voie ferrée. Pour cette raison, et afin de pouvoir assurer un trafic accru, il a été prévu la possibilité d'implanter sur les terres-pleins de Mourepiane qui viennent d'être conquis sur la mer et qui s'étendent sur 40 hectares, une vaste gare de triage capable de doubler la capacité actuelle des gares de marchandises en service.

Il convient de noter que les transports routiers participent également activement au trafic.

Mais à côté de ces larges possibilités d'évacuation par voie terrestre, Marseille dispose également de la voie fluviale. Par sa situation privilégiée à proximité de l'embouchure de la vallée du Rhône, elle possède une magnifique voie de pénétration qui s'insinue jusqu'au cœur même du continent.

Malheureusement, comme pour Saint-Louis-du-Rhône, ce trafic est très faible : il ne représente qu'une part minime du trafic maritime.

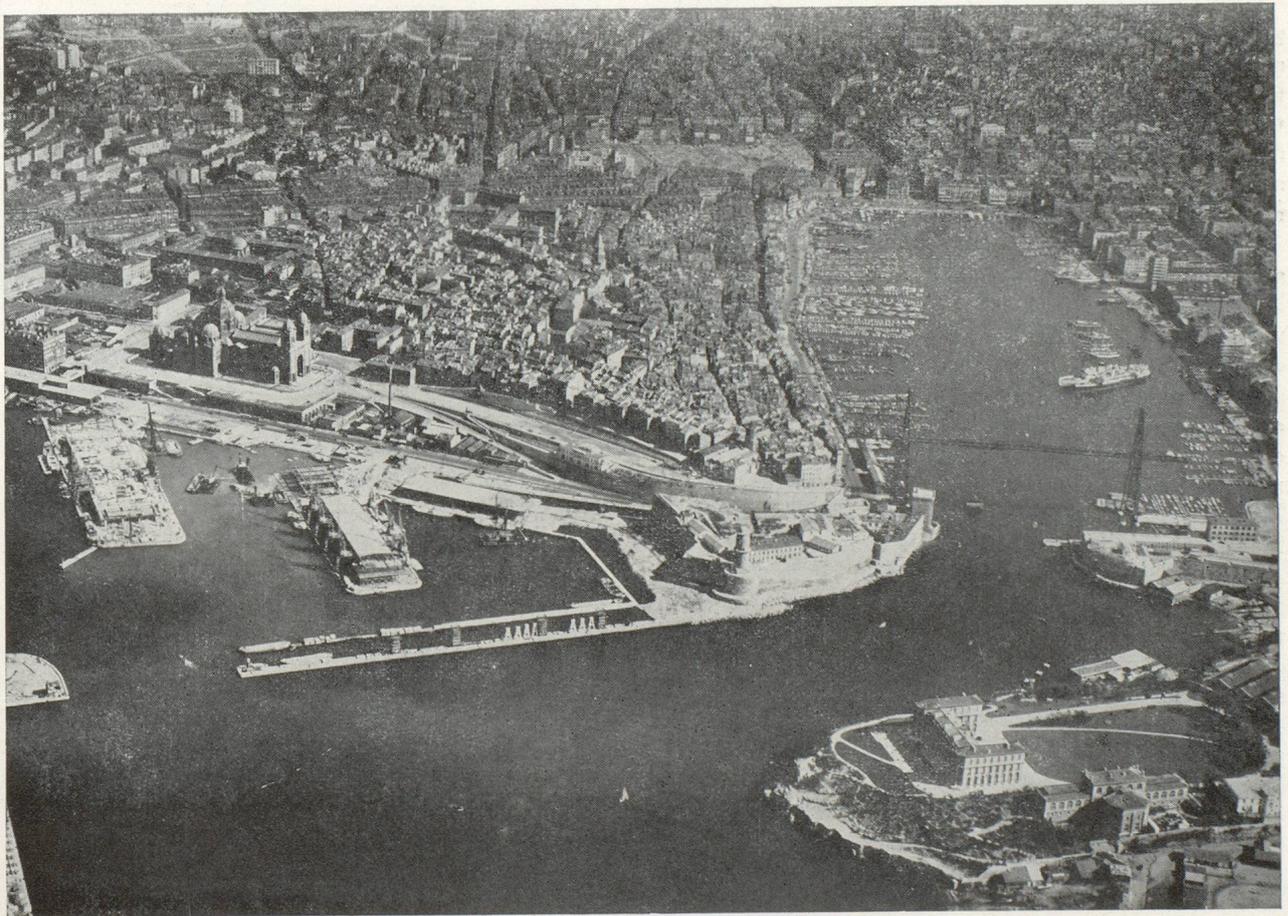
En 1938, il s'est élevé à 336.000 tonnes, soit 3,5 % du total du trafic maritime. En 1948, ce trafic ne s'est chiffré qu'à 261.000 tonnes et en 1949 à 186.000 tonnes. Pour 1950, on note une reprise sensible de ce trafic puisque pour les neuf premiers mois de l'année, il se monte à 195.000 tonnes.

Si l'on examine la composition de ce trafic fluvial, on constate qu'il porte sur des marchandises très diverses. Toutefois, comme il est normal, ce sont les produits susceptibles d'être portés en vrac qui constituent la part la plus importante.

À l'entrée, on trouve essentiellement les matériaux de construction, principalement le ciment et les bois. À la sortie, figurent les produits chimiques, les charbons, les graines oléagineuses et surtout les produits pétroliers.

Le Rhône dispose donc de deux établissements maritimes pour l'alimentation de son trafic. L'un situé à son embouchure même, l'autre à une quarantaine de kilomètres derrière des collines qui parurent longtemps constituer un obstacle infranchissable à une prolongation du Rhône vers Marseille. La volonté et la ténacité de la Chambre de commerce de Mar-

Le port de Marseille



seille ont permis de vaincre, par la réalisation de cet ouvrage d'art remarquable que constitue le canal du Rove, cet obstacle et d'assurer ainsi une liaison directe par canal entre le port de Marseille et le Rhône.

Cette liaison n'est malheureusement pas encore parfaite. Pratiquement, elle est suffisante car la traversée maritime de Port-de-Bouc à Port-Saint-Louis-du-Rhône est possible, sauf quelques jours par an à toutes les embarcations fluviales.

Pour assurer cependant une liaison complète et pour écarter certaines difficultés administratives résultant du transport par mer, il est nécessaire de réaliser le tronçon de canal qui doit relier Port-de-Bouc au canal maritime de Port-Saint-Louis-du-Rhône. L'étude technique de cette portion de canal et l'estimation de la dépense correspondant à sa réalisation ont été exécutées. Le projet définitif a été soumis à l'administration supérieure qui a fait connaître son accord sur la proposition qui lui a été faite, et le coût de l'ordre d'un milliard de francs actuels, apparaît relativement modéré. Malheureusement, son caractère relativement secondaire en a fait tenir en suspens jusqu'à présent sa réalisation en raison de l'insuffisance des crédits disponibles.

Il faut donc souhaiter que dans un avenir prochain cette dernière partie d'un grand ouvrage commencé il y a trente-cinq ans, soit réalisée afin que la liaison complète de Marseille au Rhône par voie d'eau intérieure soit enfin une réalité.

Toutefois, malgré les possibilités que ces deux ports offrent au trafic, Saint-Louis-du-Rhône par sa situation, et Marseille, grâce à son outillage très développé, à ses fonctions industrielles, commerciales et de transit qui lui assurent des liaisons fréquentes avec toutes les parties du monde, nous avons constaté que le trafic fluvial de ces deux établissements est très faible.

Si, par comparaison, nous examinons le trafic des grands ports de transit du nord : Anvers, Hambourg, Rotterdam, nous constatons que leur trafic fluvial représente près de 40 % de leur trafic maritime, qui est même de 80 % dans le cas de Hambourg. Cette situation tient au fait que le Rhône, dont la vallée constitue une admirable voie de pénétration, n'est pas comparable aux fleuves des plaines du nord et notamment au Rhin. Ses qualités nautiques sont moins bonnes et la vallée du Rhône peu peuplée est insuffisamment développée industriellement.

Pourtant, ainsi que le rappelait un de mes prédécesseurs M. Mourre « il est maintenant prouvé que pour qu'un port réponde pleinement à sa fonction de transit, il faut entre autres que la voie maritime soit prolongée vers l'intérieur par une voie fluviale ; c'est une des conditions nécessaires de son développement et de l'accroissement de son trafic « marchandises ».

Il est incontestable, malgré certaines opinions contraires, que quelle que soit l'excellence de la desserte d'un port sur le plan ferroviaire ou routier, pour les transports de masse, la voie fluviale, sous la réserve qu'elle soit bien aménagée et bien employée ne peut être remplacée.

Les installations portuaires existent : elles sont capables de répondre à un large accroissement de trafic. Il importe de leur donner au plus tôt la voie navigable intérieure de pénétration qui leur permettra de devenir les deux grands ports de transit de la Méditerranée, car seuls sur cette mer intérieure ils bénéficient d'une situation vraiment privilégiée, puisque placés au débouché de cette vallée du Rhône qui constitue l'unique voie naturelle qui unit la région méditerranéenne au cœur de l'Europe et à ses grandes régions industrielles.

Il convient de pousser activement l'aménagement du Rhône afin d'améliorer sa navigabilité entre la mer et Lyon, de l'ouvrir à la navigation entre Lyon et Genève, et de favoriser le peuplement et le développement industriel de la vallée du Rhône.

Dès maintenant, ce fleuve est assuré d'un important trafic grâce au développement de l'industrie du raffinage du pétrole dans la région de l'étang de Berre. Le programme de production en cours de réalisation nécessitera l'emploi de la voie du Rhône pour assurer l'évacuation d'une large part des produits raffinés. Cette perspective suffirait à justifier à elle seule les travaux d'équipement du Rhône, mais il est certain que lorsque ceux-ci auront été réalisés, des possibilités industrielles nouvelles seront dégagées et de nouveaux courants de trafic apparaîtront. On peut dès maintenant les prévoir, surtout si l'on songe que la mise en valeur des ressources de l'Afrique doit faire de ce territoire le grand centre d'approvisionnement de l'Europe en matières premières de toutes sortes et que la côte méditerranéenne de l'Europe face à ce territoire est spécialement bien située pour assurer le transit de ces produits.

Il faut donc souhaiter que les questions actuellement en suspens entre la Suisse et la France au sujet de l'aménagement du Rhône et notamment celle de la régularisation du débit par le lac Léman, reçoivent au plus tôt une solution. Nos deux pays, si proches par leur conception de vie et leur idéal, doivent unir leurs efforts sur le plan économique afin de conduire rapidement à son terme cette grande œuvre. Celle-ci, au delà des avantages directs que nos pays pourront en retirer assurera un développement des échanges entre les nations européennes et ne pourra que contribuer à la réalisation de cette communauté économique à laquelle nous nous devons de travailler avec une même foi.

Edouard Rastoin