

Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 35 (1955)
Heft: 2: L'Algérie

Artikel: Trafic suisse par les ports français
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-888121>

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: 02.04.2025

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

Trafic suisse par les ports français

Nous continuons à recevoir une abondante correspondance au sujet de l'enquête que nous avons publiée dans le numéro de novembre 1954 de notre revue, sur le trafic suisse par les ports français et à la suite des quelques extraits de lettres que nous avons insérés dans notre numéro de janvier 1955.

La publication que nous avons faite d'une lettre d'une **Fabrique de bas de Renens**, en particulier, n'a pas été comprise par tous nos lecteurs. Il n'entraîne nullement dans nos intentions de critiquer les prestations fournies par le port de Marseille, les services de la S. N. C. F. ou la douane de Bellegarde. Nous entendions simplement montrer que tout se tient et que si l'on veut accroître le trafic suisse par les ports français, il faut agir non seulement sur les lignes maritimes, sur les frais portuaires, sur l'organisation générale du trafic dans les ports, mais également sur les conditions de transports terrestres et même, dans certains cas, sur les conditions de passage en douane.

Un événement extérieur sur lequel nous nous garderons bien de nous prononcer, en l'occurrence la grève du zèle à la douane de Bellegarde, peut avoir dans l'esprit du public suisse une influence que nous déplorons, mais que nous avons cru utile de signaler.

En ce qui concerne le port de Marseille, notre Président et notre Directeur général ont, à l'occasion, lors de l'Assemblée générale de cette section le 11 février, de visiter le nouveau silo dont les qualités ont été soulignées dans notre numéro de novembre. Ils ont été vivement impressionnés par la perfection de l'organisation, la puissance de l'équipement et la cadence de déchargement des navires et de chargement des wagons et des camions.

Grâce à ses quatre aspirateurs de 250 tonnes-heure, un navire de 9.000 tonnes peut être déchargé en quinze heures ; en une heure il peut être déchargé l'équivalent d'un train de 50 wagons de 20 tonnes, ce qui représente une cadence de 16.000 kilogrammes à la minute. Ils ont vu charger un train à destination de la Suisse : 1 wagon de 20 tonnes en six minutes.

Lors de l'Assemblée générale de notre section de Marseille M. Dufour, président de la Chambre de commerce de Marseille, a bien voulu prononcer une allocution fort aimable dans laquelle il a cité, en particulier, des chiffres très intéressants sur le trafic suisse par le port de Marseille :

Avant la guerre, la Suisse importait en moyenne environ

90.000 tonnes de marchandises, dont 60.000 tonnes de céréales, via Marseille. En 1953, le chiffre total des importations a été de 42.165 tonnes, dont 28.436 tonnes de céréales. En 1954, le total des importations fut de 26.942 t., dont 10.873 tonnes de céréales. A ces chiffres, il faut ajouter 41.384 tonnes d'hydrocarbures en 1953 et 69.000 tonnes en 1954.

Si le total des importations de marchandises suisses par le port de Marseille a diminué, de 1953 à 1954, de même que les importations de céréales, on constate une progression importante pour les fruits et légumes et tout spécialement pour les agrumes.

Toujours à propos du port de Marseille, notre attention a été attirée sur des arrêts récents des tribunaux qui ont mis à la charge du vendeur et non pas de la marchandise, les **frais de désarrimage**, ce qui réduit sensiblement le montant des frais supportés par les marchandises.

D'autre part, l'Union nationale des industries de la manutention dans les ports français attire notre attention sur l'importance du trafic suisse par le port de Strasbourg et la navigation rhénane française : pour l'année 1952, le trafic total via Strasbourg a été de :

337.977 tonnes importées en Suisse
et 2.939 tonnes exportées
pour l'année 1953 :

281.768 tonnes importées en Suisse:
3.700 tonnes exportées.

Ce trafic, qui classe Strasbourg dans le commerce suisse à un rang tout à fait comparable aux grands ports maritimes étrangers, n'a pu être acquis que grâce à des prix de revient particulièrement bas de la manutention, tout à fait comparables à ceux des ports de la Mer du Nord.

Bien que nous ayons volontairement limité notre enquête aux ports maritimes français, c'est bien volontiers que nous relevons l'importance que revêt le port de Strasbourg pour la Suisse et les relations très étroites qu'il maintient avec notre pays.

UNE DATE A RETENIR

Un voyage à Paris est organisé, pour les **26, 27 et 28 mai** prochains, à l'intention de nos membres de Suisse désireux d'assister à l'Assemblée générale de notre Compagnie. Le programme détaillé de cette manifestation leur parviendra sous peu.

Tous les autres membres de notre Compagnie sont, naturellement, cordialement invités.