Document généré le 12 oct. 2024 00:17

Cahiers de géographie du Québec

Transports et développement économique de la région marseillaise

Jean Cermakian

Volume 13, numéro 29, 1969

URI : https://id.erudit.org/iderudit/020865ar
DOI : https://doi.org/10.7202/020865ar

Aller au sommaire du numéro

Éditeur(s)

Département de géographie de l'Université Laval

ISSN

0007-9766 (imprimé)
1708-8968 (numérique)

Découvrir la revue

Citer cet article

Cermakian, J. (1969). Transports et développement économique de la région marseillaise. *Cahiers de géographie du Québec*, *13*(29), 217–231. https://doi.org/10.7202/020865ar

Résumé de l'article

Dans le cadre de l'Europe des Six, il existe un déséquilibre économique fondamental entre le bassin rhénan et la région méditerranéenne ; cette dernière, moins densément peuplée et moins développée, cherche à combler un fossé qui risque de s'élargir de plus en plus avec l'élimination des frontières économiques entre les six Etats membres de la C.E.E.

Le port et la région de Marseille sont particulièrement bien situés à cet égard, à l'extrémité sud du grand axe fluvial Mer du Nord-Méditerranée. L'aménagement de cet axe pour les unités fluviales de 1 350 tonnes (« gabarit européen »), en cours de réalisation ou en projet, s'inscrit dans cette perspective. Cette grande voie navigable, que suivraient autoroute, chemin de fer, électricité et oléoduc, permettrait à la région du port de Marseille et de ses annexes de devenir I' « Europort du Sud ». En effet, depuis quelques années, tout un complexe industriel est venu se greffer aux raffineries de pétrole de l'Etang de Berre, et l'extension des installations portuaires et industrielles dans le Golfe de Fos permettra le déchargement des grands minéraliers et le démarrage d'une industrie sidérurgique. Bien plus que les perspectives d'un arrière-pays européen élargi, c'est la perte d'une partie du trafic traditionnel de Marseille de 1958 à 1962, le trafic colonial, qui a permis à la région de développer sa vocation pétrolière et industrielle.

Tous droits réservés © Cahiers de géographie du Québec, 1969

Ce document est protégé par la loi sur le droit d'auteur. L'utilisation des services d'Érudit (y compris la reproduction) est assujettie à sa politique d'utilisation que vous pouvez consulter en ligne.

https://apropos.erudit.org/fr/usagers/politique-dutilisation/

Cet article est diffusé et préservé par Érudit.

Érudit est un consortium interuniversitaire sans but lucratif composé de l'Université de Montréal, l'Université Laval et l'Université du Québec à Montréal. Il a pour mission la promotion et la valorisation de la recherche.

https://www.erudit.org/fr/

TRANSPORTS ET DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DE LA RÉGION MARSEILLAISE *

par

Jean CERMAKIAN

Institut de géographie, université Laval

Dans le cadre de l'Europe des Six, comme dans tout grand ensemble économique, le déséquilibre entre régions riches et régions sous-développées ne manque pas de frapper l'économiste et le géographe. L'abaissement graduel des frontières, loin de favoriser le développement de certaines régions comme le Sud de l'Italie, a au contraire renforcé l'attrait polarisant des régions à fortes concentrations industrielles, telles la Ruhr et la Lorraine. Il serait possible d'établir un parallèle entre cette situation et la distribution spatiale des activités économiques au Canada : en effet, les provinces riches au sein de la Confédération (surtout l'Ontario, l'Alberta et la Colombie-Britannique) se sont taillé une place prépondérante sur le marché national, en particulier sur celui des provinces les moins favorisées.

Conscientes de ce problème, les autorités de la Communauté Européenne, dans les limites de leur compétence, ont essayé par divers moyens (notamment par le biais de la Banque Européenne d'Investissements) de réduire, sinon d'éliminer, certaines de ces disparités au moyen d'octrois de primes à l'implantation industrielle dans les régions stagnantes. De plus, l'ouverture des frontières à la libre circulation des biens, des capitaux et des travailleurs a permis aux régions à main-d'oeuvre excédentaire d'envoyer leurs surplus vers les régions industrielles à court de travailleurs. Enfin, des conditions spéciales ont été consenties aux agriculteurs de certaines régions dites « marginales » pour leur permettre de faire face à la concurrence des fermiers des régions plus prospères.

Mais les efforts en vue d'un développement régional équilibré n'auraient aucun effet sans l'existence d'une infrastructure de transports adéquate et adaptée aux besoins de l'économie moderne. Au siècle dernier, les habitants de Vancouver et d'Halifax avaient compris l'importance des liaisons ferroviaires avec le Canada central comme condition sine qua non de leur participation à la vie économique de la Confédération. De même, en Europe, depuis l'avènement du Marché Commun, les gouvernements sont conscients de l'importance d'une éventuelle politique commune des transports ; sans une telle politique, la réalité d'une Europe politiquement et économiquement

---

* Texte d'une communication présentée à la réunion annuelle de l'Association Canadienne des Géographes, Université Memorial, Saint-Jean (Terre-Neuve), du 18 au 22 août 1969. Nous tenons à remercier les autorités de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille et du Port Autonome de Marseille de l'aide précieuse qu'elles ont bien voulu nous apporter au courant de l'été 1968 lors de la réalisation de ce travail, et des renseignements et données qu'elles nous ont communiqués depuis.

RHIN-MÉDITERRANÉE : INFRASTRUCTURES

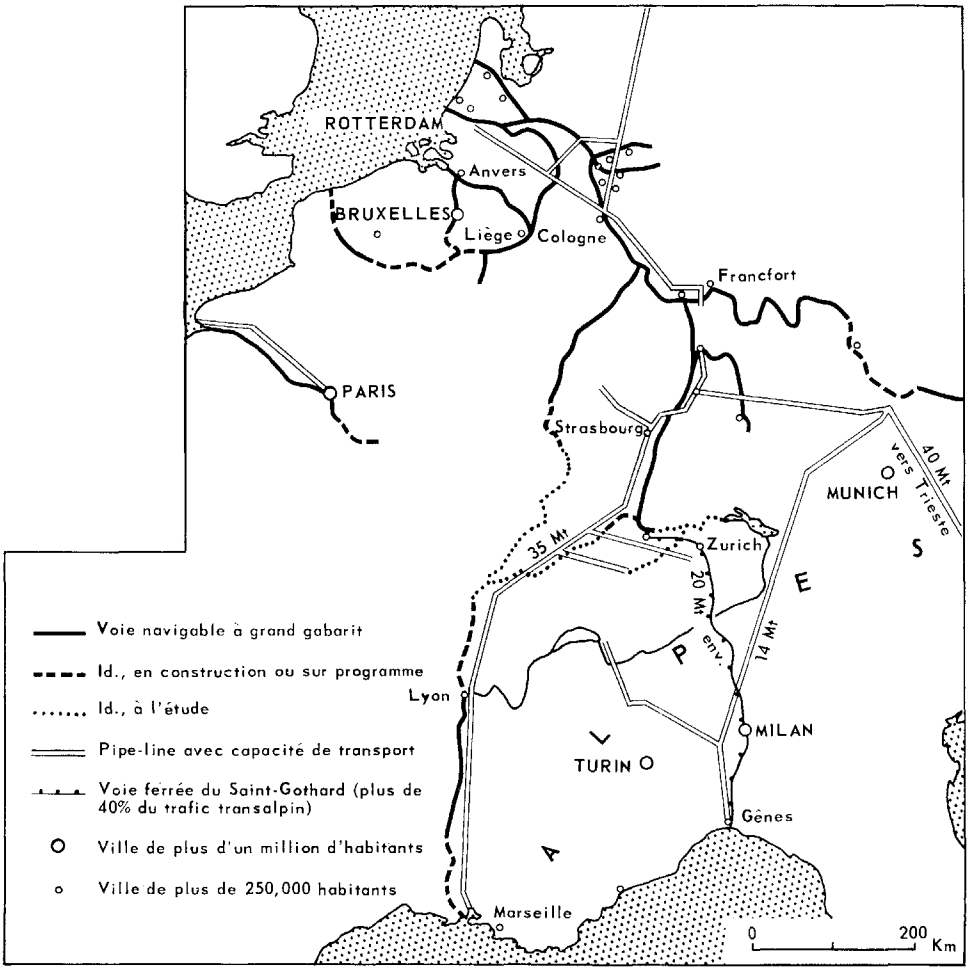


Figure 1

intégrée est vide de sens. Le déséquilibre entre un bassin rhénan industrialisé à outrance et une région méditerranéenne très inégalement développée ne peut disparaître sans l'amélioration des liaisons Mer du Nord - Méditerranée.

1. *Marseille et l'axe Nord-Sud* (figures 1 et 2)

Il n'est pas question ici de traiter en détail des différents projets de liaison entre le Rhin et le Rhône. Il existe une littérature très abondante à ce sujet. En particulier, l'aménagement et la liaison des deux grands fleuves de l'Europe des Six ont fait l'objet d'ouvrages récents et très bien documentés (8), (9). Le Canal Rhin-Rhône existe depuis 1835 et le Canal de l'Est (de la Moselle à la Saône) depuis 1882. Tous deux sont des ouvrages répondant aux nécessités de l'époque, mais leurs 280 tonnes de gabarit sont nettement en dessous des besoins actuels, ce qui explique que le trafic de ces voies d'eau se situe nettement au-dessous d'un million de tonnes.

RHIN-MÉDITERRANÉE : TRAFIC EN 1966

(tonnes métriques)

	Tonnes métriques, 1966
1. Rhin et Grand Canal d'Alsace (110 km.) 72 km.	20,582,771
2. Canal du Rhône au Rhin	
a. du Rhin (Strasbourg) à Rhinau	896,895
b. de l'Ile Napoléon à Mulhouse (écluse 39)	371,310
c. de Mulhouse (écluse 39) à Saint-Symphorien	457,194
3. Saône	
a. de Saint-Symphorien à Chalon-sur-Saône	1,878,091
b. de Chalon-sur-Saône au Rhône	3,198,994
4. Rhône	
a. de Lyon (La Mulatière) à Beaucaire	1,521,530
b. de Beaucaire à Port-Saint-Louis	1,046,515
5. Canal de Marseille au Rhône	1,009,064
1A. Moselle canalisée	
a. de la frontière à Thionville	4,013,986
b. de Thionville à Metz	4,988,283
c. de Metz à Frouard	1,369,849
2A. Canal de la Marne au Rhin, de Laneuveville à Toul	3,371,777
2B. Canal de l'Est (branche Sud)	
a. de Toul à Messein	550,683
b. embranchement de Nancy	358,850
c. de Messein à la Saône	574,404
3A. Saône	
a. de Corre à Heuilley	627,093
b. de Heuilley à Saint-Symphorien	1,071,129

Source: République Française, Ministère de l'Equipement, Office National de la Navigation, Statistique annuelle de la navigation intérieure par sections de voies navigables: année 1966 (Paris: 1968)

LÉGENDE

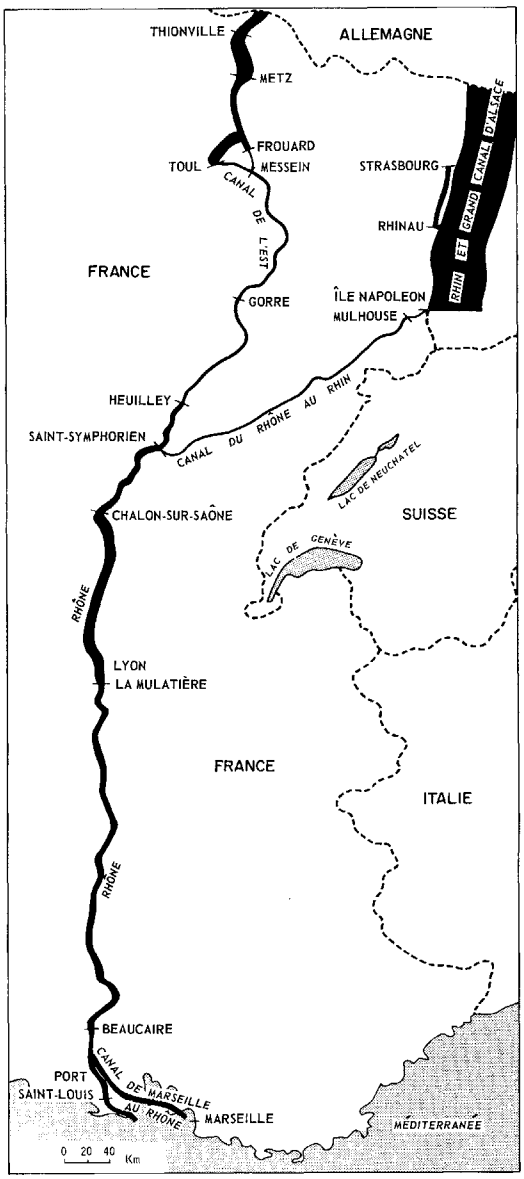


Figure 2

L'ensemble Saône-Rhône de Chalon jusqu'au delta est en cours d'aménagement au gabarit « européen » de 1 350 tonnes ; des unités fluviales de 1 000 tonnes y circulent déjà, et le trafic fluvial, selon les sections, varie entre 1 000 000 et 3 000 000 de tonnes. Depuis 1950, la Compagnie Nationale du Rhône aménage ce fleuve pour la navigation, l'irrigation, l'hydro-électricité et le contrôle des crues, au moyen d'un système complexe de canaux latéraux et de barrages (Donzère-Mondragon, Pierre-Bénite). Mais les autorités gouvernementales ont longtemps été réservées quant à l'achè-

Cliché Port Autonome de Marseille

***Photo* 1** *Le Vieux-Port : noyau initial de l'activité maritime marseillaise.*

Cliché Port Autonome de Marseille

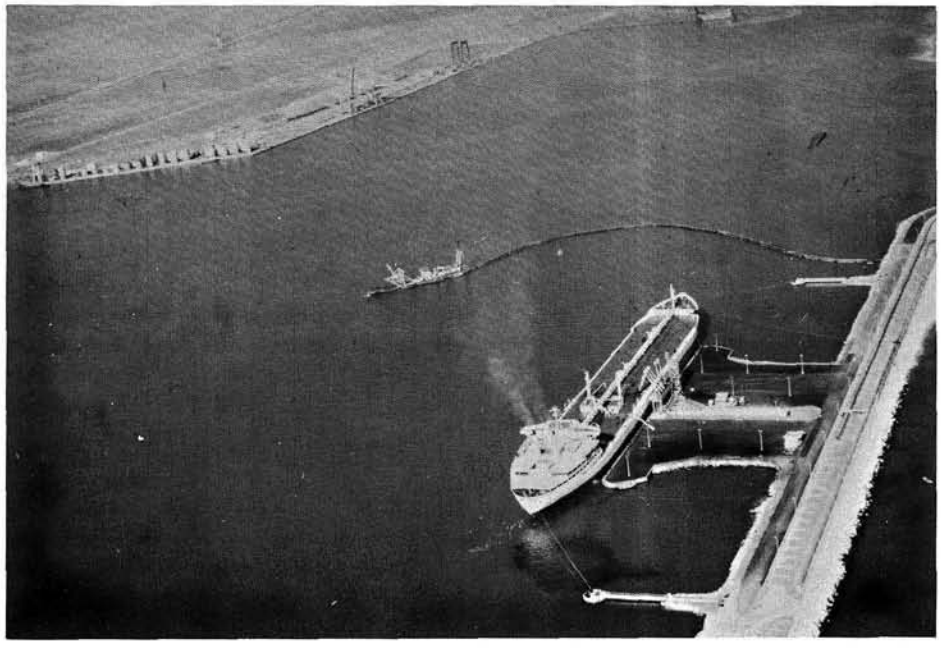
***Photo* 2** *Lavéra : vue aérienne des installations pétrolières.*

Cliché Port Autonome de Marseille

***Photo* 3** *Fos : vue aérienne des travaux de remblaiement.*

vement des travaux sur le Rhône entre Marseille et Lyon, le problème étant que « la rentabilité des usines hydro-électriques (rhodaniennes) est sérieusement affectée par le dépassement des prévisions initiales d'investissement et surtout par les progrès réalisés dans le domaine concurrent de la production thermique » ((18), tome 2, p. 366). Ces travaux, qui devaient être terminés en 1972, seront échelonnés sur plusieurs années supplémentaires, jusqu'en 1976. Le gouvernement français, devant répondre aux impératifs d'ensemble de la planification régionale et économique dans tous les secteurs (y compris, dans les transports, ceux de l'électrification des chemins de fer et de la construction des autoroutes), s'est vu ainsi obligé à freiner ses investissements dans le domaine de la navigation intérieure : ainsi, le secteur du Rhône compris entre Lyon et Marseille s'est vu affecter une somme de 100 millions de Francs (soit 22 millions de dollars) pour la période du Ve Plan, ce qui est bien peu si l'on considère la complexité des aménagements à réaliser. Quant aux jonctions Moselle-Saône et Rhône-Rhin, l'Etat leur consacre des sommes également assez modestes, et leur accorde une priorité égale pour le réaménagement à grand gabarit, ce qui aura pour résultat de retarder ces travaux encore plus longtemps que dans le cas du Rhône. Ces liaisons seront peut-être achevées en 1980.

Pour les partisans de l'aménagement de cet axe nord-sud à grand gabarit, y compris les milieux industriels, commerciaux et portuaires de Marseille, les arguments en faveur du projet sont nombreux : la voie d'eau, dans ces conditions, est le moyen de transport idéal pour les marchandises pondéreuses acheminées en vrac ; l'aménagement une fois terminé peut avoir pour effets indirects l'abaissement des tarifs ferroviaires sur certains trajets et l'industrialisation de certaines zones jusque-là défavorisées ; la liaison



Cliché Port Autonome de Marseille

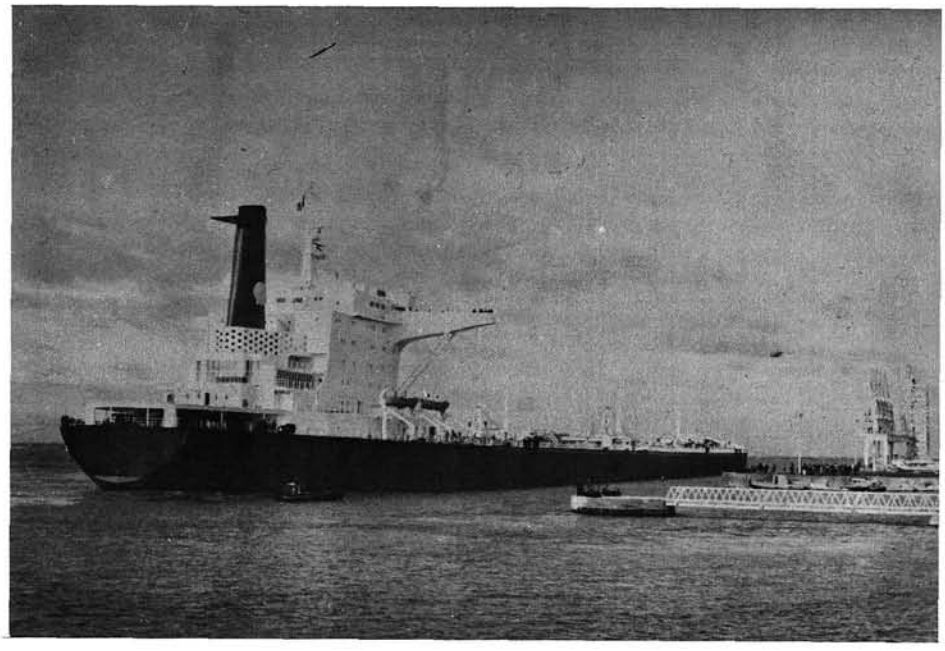
Photo 4 *Fos : vue aérienne d'un appontement pétrolier en eau profonde.*

Rhin-Rhône est « inscrite dans la nature » ; Marseille pourrait étendre considérablement son arrière-pays rhénan et lorrain (de Bâle à Rotterdam, il y a 829 km. ; de Bâle à Marseille, 776) ; et cet axe pourrait devenir « une des lignes de force d'une Europe occidentale intégrée » ((9), p. 156). Un tel optimisme n'est peut-être pas tout-à-fait justifié. En effet, les perspectives de trafic sont faibles pour plusieurs raisons : tout d'abord, le pétrole brut circule depuis 1963 de Marseille (Lavéra) à Karlsruhe par l'oléoduc sud-européen qui longe le sillon Saône-Rhône, à raison de 35 millions de tonnes par an ; or le trafic principal sur le Rhône entre Marseille et Lyon est précisément constitué de pétrole brut et de produits chimiques dérivés du pétrole. Au prix de tarifs spéciaux, les chemins de fer, presque entièrement électrifiés le long de cet axe, pourraient concurrencer avantageusement la voie d'eau à grand gabarit. Enfin, le charbon, autre pièce maîtresse du trafic fluvial, occupe une place dans ce trafic dont l'importance décroît d'année en année.

Malgré tous ces désavantages, Marseille prétend jouer un rôle de tout premier ordre en rapport avec la voie fluviale Mer du Nord - Méditerranée. Les autorités de la ville en définissent ainsi le rôle :

> « Si Rotterdam, Anvers, Amsterdam et même Hambourg sont les portes « nord » de l'Europe, Marseille (. . .) peut légitimement avoir la prétention d'être la grande porte du Sud » ((4), p. 13).

Si Marseille veut effectivement devenir l' « Europort du Sud », il faudra attendre quelques années avant que les travaux d'infrastructure décrits ci-dessus soient menés à bien, c'est-à-dire pas avant 1980 dans la conjoncture



Cliché Port Autonome de Marseille

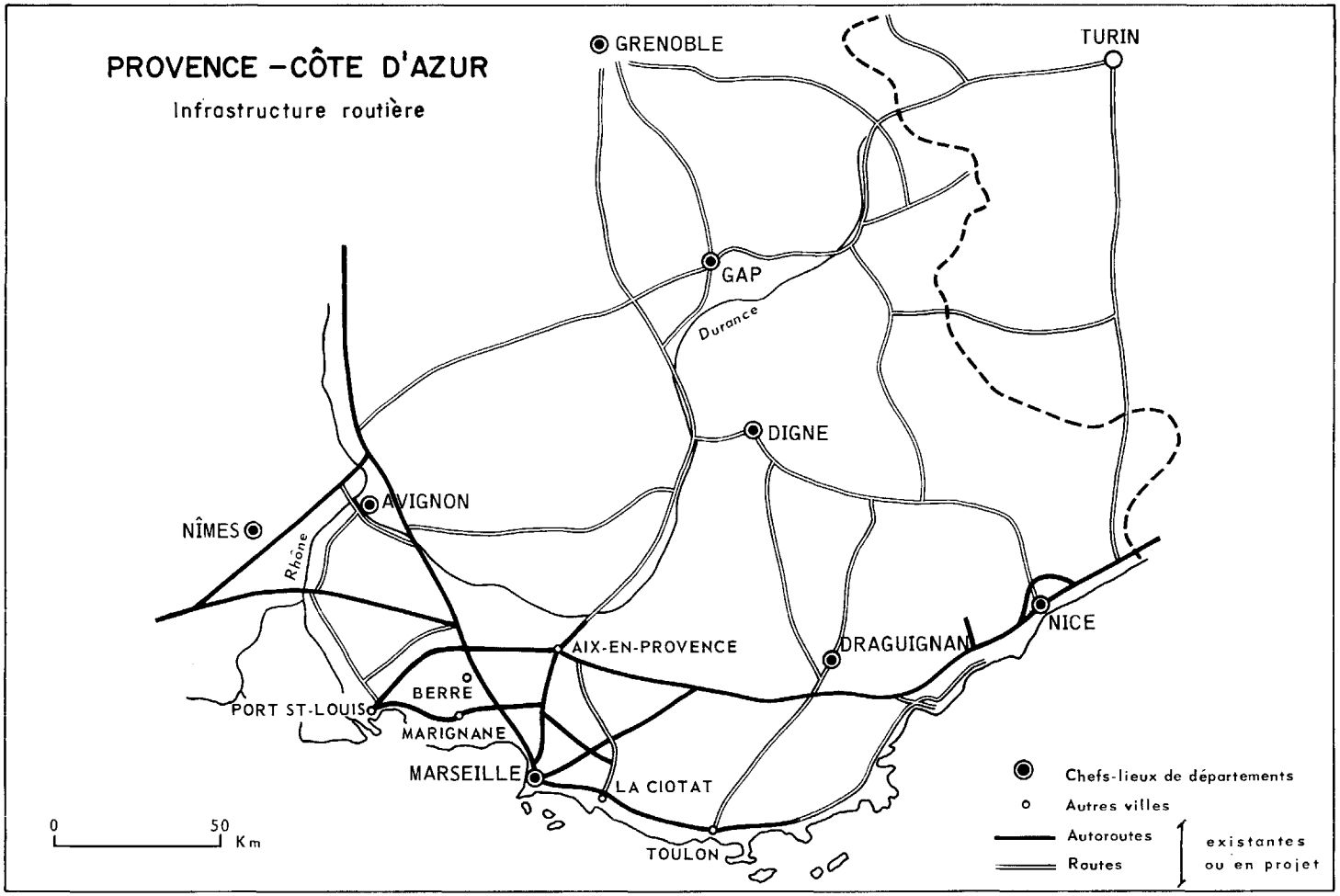
***Photo* 5** *Fos : le « Magdala » à quai en décembre 1968 (à l'époque, le plus gros pétrolier européen, jaugeant 210 000 tonnes).*

actuelle. Pour le moment, environ 40% de l'arrière-pays du port est constitué par l'aire d'influence métropolitaine directe de la ville, soit le département des Bouches-du-Rhône, et quelque 5,5% par le reste de la région économique Provence - Côte d'Azur - Corse, 20% par la région Rhône-Alpes, c'est-à-dire essentiellement les zones métropolitaines de Lyon et de Grenoble, 7% par la rrégion parisienne, 3,5% par l'Alsace et la Lorraine, et 3,3% par les pays étrangers. C'est dire que Marseille est encore avant tout un port régional dont l'aire d'influence atteint mais ne dépasse pas encore vraiment la région lyonnaise (figures 3 et 4). Or une extension de l'arrière-pays du port de Marseille s'impose pour plusieurs raisons : l'évolution du trafic, dont il sera question ci-dessous, le développement du complexe pétrolier-industriel de Berre-Lavéra-Fos, dont il sera également question plus loin, et le fait que le vrai axe nord-sud risque de se constituer à travers les Alpes, entre Gênes et Trieste d'une part, et Bâle, Francfort et Munich d'autre part ((2), p. 16 et (9), p. 159), en dépit de l'existence du sillon naturel Rhône-Saône.

2. *Le trafic du port de Marseille : évolution et perspectives*

En 1968, Marseille se classait au quatrième rang des ports européens pour ce qui est du tonnage total des marchandises, avec 56 millions de tonnes, après Rotterdam (155 Mt), Anvers (72 Mt) et Londres (60 Mt), et devant Gênes (51 Mt), Le Havre (43 Mt) et Hambourg (38 Mt) ((15), p. 7). Marseille demeure le premier port méditerranéen et français. Cependant, une bonne partie de cette importance est due aux hydrocarbures : avec 7.5 Mt seulement en « marchandises sèches », Marseille ne se classait plus qu'au deuxième rang des ports français, en 1968, après Dunkerque.

Figure 3


PROVENCE – CÔTE D'AZUR
Infrastructure routière
GRENOBLE
TURIN
GAP
Durance
DIGNE
AVIGNON
NÎMES
Rhône
NICE
DRAGUIGNAN
AIX-EN-PROVENCE
BERRE
PORT ST-LOUIS
MARIGNANE
MARSEILLE
LA CIOTAT
TOULON
0
50
Km
Chefs-lieux de départements
Autres villes
Autoroutes
Routes
existantes
ou en projet

AIRE MÉTROPOLITAINE MARSEILLAISE

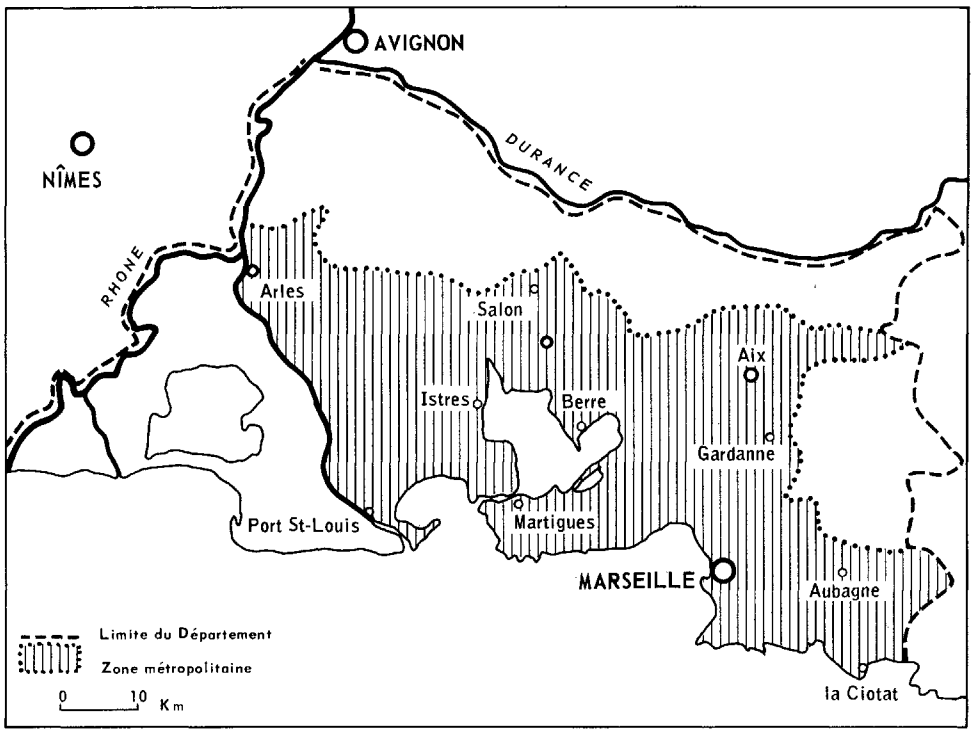


Figure 4

Les limites du trafic portuaire marseillais sont à la fois le résultat de la géographie locale et le produit d'une série de circonstances historiques. Tout d'abord, en raison des limitations du site, l'actuel port de Marseille, qui s'étire sur plusieurs kilomètres depuis l'entrée du Vieux-Port jusqu'au massif de l'Estaque, possède une surface réduite de terre-pleins par rapport à la surface des bassins : pour la même surface de plans d'eau, Hambourg a deux fois plus d'espace en terre-pleins, Le Havre moitié plus ; le résultat est un port très allongé qui gagne en longueur ce qu'il n'a pas en surface.

Sur le plan historique, jusqu'aux temps modernes, Marseille n'a pas joué le rôle de porte de la France ou de l'Europe sur la Méditerranée, mais plutôt celui d'un havre d'entrepôt au service d'une cité dont le commerce avec les pays riverains de la Méditerranée était l'activité essentielle. C'est ainsi qu'en 1913 Marseille importait 3 Mt de charbon anglais et de céréales russes, pour en réexpédier plus d'un million de tonnes après traitement ou transformation éventuels. Environ 20% du trafic de transit à peine était acheminé vers l'arrière-pays, le reste étant soit réexporté soit consommé sur place, vu l'importance régionale déjà considérable de certaines industries (savonneries, huileries, minoteries et raffineries de sucre). Marseille était donc au début du siècle à la fois un port d'entrepôt et un centre important d'industries de consommation basées sur l'importation de certaines denrées coloniales. De 1870 à 1913, le trafic du port augmenta régulièrement d'environ 3% par an pour atteindre un chiffre-record (si l'on exclut les hydrocarbures) de 9 millions de tonnes à la veille du premier conflit mondial.

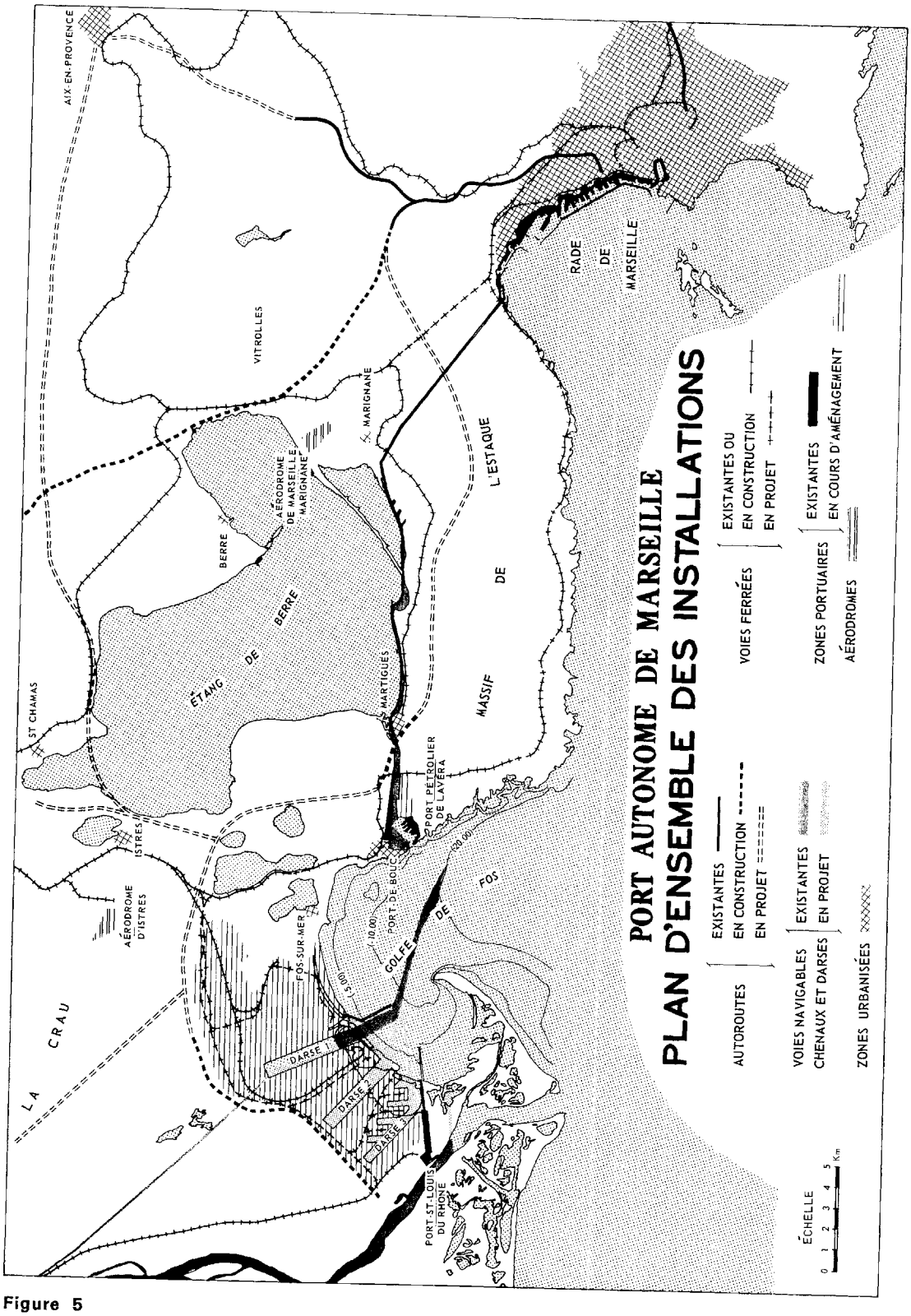

PORT AUTONOME DE MARSEILLE
PLAN D'ENSEMBLE DES INSTALLATIONS
AUTOROUTES
EXISTANTES
EN CONSTRUCTION
EN PROJET
VOIES NAVIGABLES
CHENAUX ET DARSES
EXISTANTES
EN PROJET
ZONES URBANISÉES
VOIES FERRÉES
EXISTANTES OU
EN CONSTRUCTION
EN PROJET
ZONES PORTUAIRES
EXISTANTES
EN COURS D'AMÉNAGEMENT
AÉRODROMES
ÉCHELLE
0 1 2 3 4 5 Km
AIX-EN-PROVENCE
VITROLLES
MARIGNANE
AÉRODROME DE MARSEILLE MARIGNANE
BERRE
ÉTANG DE BERRE
MARTIGUES
MASSIF DE L'ESTAQUE
RADE DE MARSEILLE
ST CHAMAS
ISTRES
AÉRODROME D'ISTRES
LA CRAU
FOS-SUR-MER
PORT PÉTROLIER DE LAVÉRA
PORT DE BOUC
GOLFE DE FOS
DARSE 1
DARSE 2
DARSE 3
PORT-ST-LOUIS DU RHONE

Figure 5

Le retour à l'économie de paix en 1918 amena une restriction du commerce international et un protectionnisme plus ou moins accentué remplaça le libre-échangisme d'avant 1914, surtout lors de la crise économique des années trente. Le trafic se stabilisa donc à partir de 1918 au niveau de 1890, soit environ 5 Mt, mis à part le trafic pétrolier. Pendant l'entre-deux-guerres, Marseille développa ses industries de consommation pour compenser quelque peu la perte de certains trafics. Outre la fin du libre-échangisme, certains événements politiques furent la cause de l'arrêt de certains trafics, notamment celui du blé russe après la révolution de 1917 (ce trafic s'élevait à 500 000 tonnes en 1913). Enfin, à partir de 1945, le trafic colonial fut réduit, d'abord par l'industrialisation partielle de certains territoires d'outre-mer, ensuite par l'accession à l'indépendance de la plupart des colonies : Indochine en 1954, Afrique du Nord de 1956 à 1962, Afrique noire de 1958 à 1960 ((5), p. 1-3). L'aboutissement de ce processus de décolonisation sur le plan commercial se manifeste par le pourcentage décroissant du trafic entre Marseille et l'Algérie depuis 1962, si l'on met à part le pétrole ; pour ce dernier, les importations en provenance d'Algérie augmentent considérablement à partir de 1960, mais les installations de raffinage à Alger et à Arzew risquent de faire diminuer ce trafic à plus ou moins longue échéance. Les restrictions imposées en 1967 sur les vins d'Algérie et la politique de neutralité de ce pays visant à se libérer d'une trop grande dépendance sur le marché français font également peser des incertitudes sur l'avenir du commerce franco-algérien, commerce dont la quasi-totalité s'effectue via Marseille. Le trafic avec le Maghreb, qui a représenté jusqu'à 30% du trafic total de Marseille, reste cependant stable grâce à l'augmentation récente de la part de la Tunisie et du Maroc.

Au 19e siècle, l'Angleterre, la Russie, l'Argentine, et, à un degré moindre, l'Allemagne et les Pays-Bas entretenaient un commerce actif avec Marseille ; tous ces trafics, ainsi que celui avec les Etats-Unis (très actif entre 1945 et 1960) ont périclité, tandis qu'augmentait le trafic avec le reste du bassin méditerranéen (Grèce, Libye, Egypte, Liban) et le Moyen-Orient. On peut penser que la fermeture du canal de Suez en juin 1967 a touché provisoirement le trafic de Marseille dans une certaine mesure, car en 1967 le trafic des « marchandises sèches » était tombé de 7 à 3.5 Mt, tandis que la part des hydrocarbures ne cessait d'augmenter. Pour ces derniers, les Etats du Golfe Persique constituent toujours les principaux fournisseurs, mais l'apport plus récent de l'Algérie et de la Tunisie (depuis 1960), ainsi que de la Libye (depuis 1964), prend une part croissante du trafic pétrolier. Cette polarisation du trafic autour d'un seul produit inquiète les autorités marseillaises depuis quelques années déjà, avec la perte du trafic colonial, la stagnation conséquente des industries traditionnelles et les problèmes de création de nouveaux emplois qui en résultent :

> « La pression démographique, de son côté, nécessite de prévoir, en nombre suffisant, des emplois pour la population active des années à venir et conduit à repenser, en des termes nouveaux, l'expansion du Port de Marseille et à la confier à une politique de développement industriel liée à la réalisation d'infrastructures portuaires adéquates » ((5), p. 3).

3. *Les nouveaux aménagements portuaires et industriels* (figures 5 et 6)

Bien entendu, la préoccupation des autorités locales au sujet de nouveaux aménagements portuaires et industriels ne date pas d'hier ; en effet, c'est en 1919 que le Port de Marseille se portait acquéreur des ports de Bouc

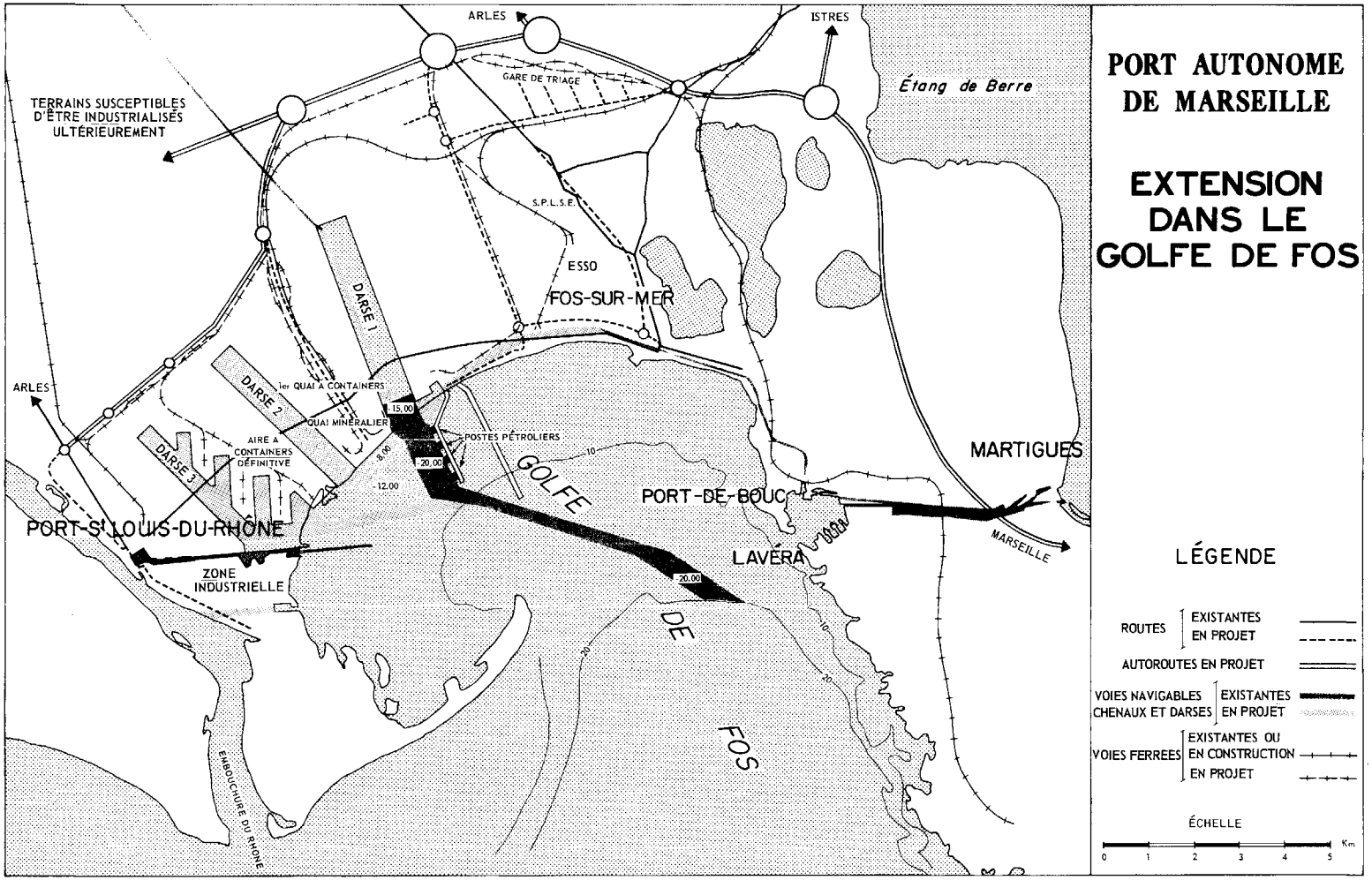

PORT AUTONOME DE MARSEILLE
EXTENSION DANS LE GOLFE DE FOS
ARLES
ISTRES
GARE DE TRIAGE
Étang de Berre
TERRAINS SUSCEPTIBLES D'ÊTRE INDUSTRIALISÉS ULTÉRIEUREMENT
S.P.L.S.E.
ESSO
FOS-SUR-MER
DARSE 1
DARSE 2
DARSE 3
1er QUAI À CONTAINERS
QUAI MINÉRALIER
AIRE À CONTAINERS DÉFINITIVE
POSTES PÉTROLIERS
15.00
20.00
8.00
12.00
10
20
GOLFE
DE
FOS
PORT-DE-BOUC
LAVÉRA
MARTIGUES
MARSEILLE
PORT-St LOUIS-DU-RHÔNE
ZONE INDUSTRIELLE
EMBOUCHURE DU RHÔNE
LÉGENDE
ROUTES
EXISTANTES
EN PROJET
AUTOROUTES EN PROJET
VOIES NAVIGABLES CHENAUX ET DARSES
EXISTANTES
EN PROJET
VOIES FERRÉES
EXISTANTES OU EN CONSTRUCTION
EN PROJET
ÉCHELLE
0 1 2 3 4 5 Km

Figure 6

et de l'étang de Berre ; dix ans plus tard, le port proprement dit était relié à l'étang par un canal souterrain franchissant le massif de l'Estaque par le tunnel du Rove. De 1931 à 1934, trois raffineries de pétrole ont été construites autour de l'Etang de Berre : celle de B.P. à Lavéra, celle de Shell à Berre et celle de la C.F.R. à la Mède près de Martigues. Une quatrième raffinerie est venue s'ajouter aux trois premières en 1963 (Esso). A ce complexe de raffineries est venu se greffer un ensemble d'industries chimiques dérivées du pétrole. Profitant des services publics déjà existants et de la proximité de l'aéroport international de Marseille à Marignane, toujours en bordure de l'Etang de Berre, sont venues s'installer des industries mécaniques et aéronautiques, dont une usine de la Société Nationale Sud-Aviation. Toutes ces industries ont profité d'un site un peu plus spacieux que ceux que l'agglomération marseillaise aurait pu leur offrir, mais les communications entre la ville et la zone de Berre ont été très insuffisantes jusqu'ici, un inconvénient auquel va remédier la nouvelle autoroute Marseille-Berre-Salon-Avignon. Au bout de trente ans d'utilisation à des fins industrielles, la région de l'Etang de Berre s'avère insuffisante pour les besoins sans cesse accrus du port et de l'industrie pétrolière, et ne peut certainement pas se prêter à une diversification industrielle très poussée. Le port et l'espace industriel adjacent doivent donc continuer leur expansion initiale vers le nord-ouest à partir du noyau initial du Vieux-Port.

C'est pourquoi des études techniques furent entreprises de 1962 à 1964 pour évaluer les possibilités d'aménagement portuaire et industriel dans la région du Golfe de Fos, entre l'Etang de Berre et l'embouchure du Rhône. Ainsi doit être aménagé un ensemble portuaire et industriel géré par le Port Autonome de Marseille et s'étendant sur une distance totale d'environ 50 km. Les travaux d'aménagement du Golfe de Fos furent approuvés par décret ministériel en 1964 et sont financés par tranches annuelles dans le cadre du Ve Plan de développement économique et social.

Cliché Port Autonome de Marseille

***Photo 6** Fos : un minéralier (bauxite) jaugeant près de 100,000 tonnes.*

Les travaux consistent essentiellement en deux genres d'opération : remblaiements et dragages. Un avant-port sera constitué par la construction d'une digue enracinée à la rive. Des dragages à la profondeur de 20 mètres ont été effectués dans cet avant-port pour permettre l'accès aux postes pétroliers de navires-citernes jaugeant 200 000 tonneaux à partir de décembre 1968 ; l'accès à l'une des darses pétrolières permet le déchargement de pétroliers de 300 000 tonneaux de jauge, pour un mouillage de 23,50 mètres depuis l'été 1969. D'autres postes sont prévus à l'entrée du golfe pour des pétroliers de 500 mt. Une autre darse permet le déchargement de navires minéraliers de 90 000 tonnes important de la bauxite d'Australie pour le compte de l'aluminerie Péchiney à Gardanne, près d'Aix-en-Provence ; ces installations nécessitent des dragages à 15 mètres de profondeur. Quant aux

remblaiements, il s'agit de créer des quais et des espaces industriels non seulement pour le déchargement des pétroles et des minerais, mais encore pour l'implantation d'une cimenterie, d'une aciérie, d'industries diverses, de dépôts pétroliers, d'usines métallurgiques et chimiques, d'une aire à « containers » et d'un port de commerce général. La liaison avec l'arrière-pays et avec Marseille sera assurée par des aménagements canaliers et fluviaux, ainsi que par la construction d'une rocade autoroutière et ferroviaire. Au seul titre des équipements portuaires et fluviaux, plus de 400 millions de Francs (85 millions de $) auront été engagés entre 1965 et 1970, date de la fin de la première phase des travaux ((5), p. 11 et (12), p. 74-76). Après cette date, le calendrier des échéances n'a pas encore été fixé, mais il faudra plusieurs années avant de terminer l'aménagement de cet énorme complexe. On peut s'attendre à ce que cet aménagement soit terminé en même temps que celui du Rhône et des liaisons Rhône-Rhin.

*
* *

Il est regrettable de constater que les gouvernements européens, en particulier le gouvernement français, continuent à aménager leur territoire dans le cadre de leurs frontières nationales, la France demeurant toujours un « hexagone entouré de mers », selon l'expression de Juillard, aux yeux des planificateurs. Cependant, dans une Europe en voie d'intégration économique, le géographe et l'économiste ne voient plus l'aménagement dans cette perspective arbitraire. Il y a 50 ans, le port de Marseille desservait surtout son arrière-pays urbain et suburbain immédiat ; aujourd'hui, il dessert tout le sud-est français. Demain, il desservira peut-être les régions plus distantes de l'Europe des Six. En tout cas, la plupart des grands ports européens ont déjà opté pour des fonctions industrielles à grande échelle : c'est le cas de Rotterdam, Anvers et Dunkerque. Ce n'est qu'à ce prix que l'économie portuaire et régionale peut soutenir une concurrence toujours plus serrée. Dans la lutte pour l'établissement d'un équilibre entre le Nord et le Sud, Marseille, grand port méditerranéen, a un rôle de tout premier plan à jouer, rôle que l'on commence seulement depuis quelques années à mettre en valeur.

BIBLIOGRAPHIE SOMMAIRE

(1) CARRÈRE, Paul et DUGRAND, Raymond. *La région méditerranéenne* (Collection « France de demain », vol. 5). Paris, Presses Universitaires de France, 1967, (2e éd.), 160 pages.

(2) C.C.I.M. (Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille). *Marseille, Europort du Sud, Revue de la C.C.I.M.*, numéro spécial 1966, 234 pages.

(3) C.C.I.M. *Extension du Port Autonome de Marseille dans le Golfe de Fos.* Marseille, juin 1967, 15 pages polycopiées.

(4) C.C.I.M. Note de documentation. *Marseille et le Rhône.* Marseille, août 1967, 15 pages polycopiées.

(5) C.C.I.M. Note de documentation. *L'extension du port de Marseille dans le Golfe de Fos.* Marseille, mai 1968, 14 pages polycopiées.

(6) C.C.I.M. *L'économie de la région de Marseille,* (Marseille, 1968), 40 pages polycopiées.

(7) DELFORTRIE-SOUBEYROUX, Nicole. *La vocation métropolitaine de Marseille.* Marseille, 1967, 113 pages (Extraits des nos 784 à 786 de la Revue de la C.C.I.M.).

(8) FAUCHER, Daniel. *L'homme et le Rhône.* Collection « Géographie Humaine », no 35, Paris, Gallimard, 1968, 402 pages.

(9) JUILLARD, Étienne. *L'Europe rhénane.* Paris, Librairie Armand Colin, 1968, 293 pages.

(10) *Marseille-Fos, premier port européen à recevoir à quai et en pleine charge les pétroliers de 200 000 tonnes* et *Les extensions du Port de Marseille dans le Golfe de Fos, Revue de la Navigation Fluviale Européenne,* Vol. 41, no 1, (10 janvier 1969), p. 15-22.

(11) Notes et Études Documentaires, n° 3013 (juillet 1963). *Les grandes villes françaises : Marseille*, par RONCACOLO, M. Paris, La Documentation française, 1963.

(12) Notes et Études Documentaires, n°s 3484-3486 (avril 1968). *Les économies régionales : L'économie de la région Provence - Côte d'Azur - Corse*, par MORCH, F. Paris, La Documentation Française, 1968, 224 pages.

(13) Port Autonome de Marseille. *Équipements* (Marseille, 1968), 63 pages et 3 cartes hors-texte.

(14) Port Autonome de Marseille. *Statistiques 1968* (Marseille, 1969), 52 pages.

(15) Port Autonome de Marseille. *Trafic en 1968* (Marseille 1969), 55 pages.

(16) République française. I.N.S.E.E. (Institut National de la Statistique et des Études Économiques), Directions régionales de Marseille et Montpellier. *La France méditerranéenne (Languedoc, Provence - Côte d'Tzur - Corse).* Annuaire Statistique, année 1966. Marseille, 1968, 168 pages.

(17) République française. Journal Officiel, *Provence - Côte d'Azur : Plan régional de développement et d'aménagement.* Paris, 1961. Publication n° 1185, 339 pages.

(18) République française. Journal Officiel, *Ve Plan de développement économique et social (1966-1970)*, Paris, 1965. 2 tomes (Publications n°s 1278 et 1278 bis).

(19) République française. Commissariat Général du Plan d'Équipement et de la Productivité : *Ve Plan (1966-1970) : Rapport général de la Commission des transports.* Paris, La Documentation Française, s.d., 105 pages.

RÉSUMÉ

Dans le cadre de l'Europe des Six, il existe un déséquilibre économique fondamental entre le bassin rhénan et la région méditerranéenne ; cette dernière, moins densément peuplée et moins développée, cherche à combler un fossé qui risque de s'élargir de plus en plus avec l'élimination des frontières économiques entre les six Etats membres de la C.E.E.

Le port et la région de Marseille sont particulièrement bien situés à cet égard, à l'extrémité sud du grand axe fluvial Mer du Nord-Méditerranée. L'aménagement de cet axe pour les unités fluviales de 1 350 tonnes (« gabarit européen »), en cours de réalisation ou en projet, s'inscrit dans cette perspective. Cette grande voie navigable, que suivraient autoroute, chemin de fer, électricité et oléoduc, permettrait à la région du port de Marseille et de ses annexes de devenir l' « Europort du Sud ». En effet, depuis quelques années, tout un complexe industriel est venu se greffer aux raffineries de pétrole de l'Etang de Berre, et l'extension des installations portuaires et industrielles dans le Golfe de Fos permettra le déchargement des grands minéraliers et le démarrage d'une industrie sidérurgique. Bien plus que les perspectives d'un arrière-pays européen élargi, c'est la perte d'une partie du trafic traditionnel de Marseille de 1958 à 1962, le trafic colonial, qui a permis à la région de développer sa vocation pétrolière et industrielle.

ABSTRACT

Within the framework of the European Economic Community there is a fundamental economic imbalance between the Rhine basin and the Mediterranean regions ; the latter, less densely occupied and less developed, seek to bridge a gap which is bound to widen increasingly with the elimination of tariff barriers between the six member States of the E.E.C.

The port complex and metropolitan region of Marseilles are especially well located in this respect, at the southern end of the great North Sea - to - Mediterranean inland waterway axis. The improvement of the latter for use by 1 350-ton river craft (this being known as the « European draft »), under construction or planned, falls within this perspective. Such a deep-draft waterway, followed by an expressway, an electrified trunk railway, and an oil pipeline, would allow the Marseilles port region and its tributary facilities to become « the Europort of the South ».

In fact, for the past few years, an entire industrial complex has been established in the wake of the construction of the large petroleum refineries around the Etang de Berre, and the extension of these harbour and industrial facilities into the Gulf of Fos will permit the unloading of large ore and coal carriers and the beginnings of a coastal steel industry. Far more than the prospect of an enlarged European hinterland, it is the loss of part of Marseilles's traditional traffic, between 1958 and 1962, i.e. the colonial traffic, which has allowed the region to develop its petrochemical and industrial functions.