

Marseille et l'Importation des Fruits

Marseille, porte de l'Orient et de l'Afrique du Nord, est un grand port d'importation des fruits.

Pour le montrer, nous allons rechercher l'importance et l'activité de Marseille avant la guerre en classant les transports par navires possédant des compartiments à température dirigée et par navires assurant des transports par compartiments ventilés.

Nous exposerons ensuite la situation actuelle du port de Marseille et ses possibilités de trafic.

1° Le port avant la guerre.

Les statistiques de 1937 confirment que Marseille était le premier port de France comme tonnage manipulé avec 9.626.000 tonnes contre 9.058.958 tonnes à Rouen, 6.084.000 tonnes au Havre et 4.970.000 tonnes à Bordeaux.

Il était également le port le plus étendu de notre pays avec :

- a) Ses 2.600.000 mètres carrés de surface d'eau.
- b) Ses 26 kilomètres de quai.
- c) Ses 154 kilomètres de voies ferrées.
- d) Ses 1.128.000 mètres carrés de terre pleins, dont 638.000 affectés aux voies ferrées et 489.500 affectés aux dépôts.
- e) Ses silos à céréales, pouvant contenir 65.000 tonnes.
- f) Son entrepôt frigorifique et réfrigéré établi par la Compagnie des Docks, d'une capacité de 20.000 mètres cubes pouvant contenir 7.000 tonnes de viande congelés.
- g) Ses 109 places à quai permettant l'accostage des navires.
- h) Son hangar isothermique bananes (hangar n° 11) d'une superficie de 4.784 mètres carrés avec un cube de 17.000 m³.

2° Trafic des fruits avant-guerre par navires avec compartiments à température dirigée.

Le port de Marseille recevait avant guerre par des navires dont les compartiments étaient à température dirigée :

- a) Les fruits des États-Unis et du Canada.

Il a été importé :

En 1938	Pommes	4.800 tonnes
	Poires	2.800 tonnes

- b) Les fruits de l'Afrique du Sud.

En 1938	Pommes et Poires..	700 tonnes
	Oranges	3.000 tonnes

- c) Les fruits de Mozambique.

En 1938	Oranges et Pamplemousses.	500 tonnes
---------	---------------------------	------------

- d) Les bananes en provenance des Colonies françaises.

En 1939		29.000 tonnes
---------	--	---------------

Les bananes étaient débarquées au hangar isothermique spécia-

lement aménagé. Elles étaient ensuite soit livrées en ville, soit réexpédiées par wagon réfrigéré ou par camion.

Les autres fruits étaient à leur arrivée, soit placés dans les entrepôts des réceptionnaires pour être mis sur le marché, soit laissés dans les entrepôts réfrigérés des docks.

3° Trafic des fruits par navires à compartiments ventilés.

Le plus gros trafic des fruits était assuré par navires dont les compartiments étaient uniquement ventilés, c'est ainsi qu'étaient transportés les fruits en provenance du Maroc, de l'Algérie, de la Tunisie, de la Syrie et de la Palestine.

Pour que les fruits arrivent en bonnes conditions, la cueillette était organisée en Algérie, au Maroc et en Tunisie, en tenant compte de la date de chargement de la marchandise :

Cueillette	Le jeudi ou vendredi (suivant la distance).
------------	---------------------------------------------

Conditionnement	Le vendredi.
-----------------	--------------

Chargement et départ	Le samedi.
----------------------	------------

Arrivée à Marseille	Le mardi.
---------------------	-----------

Le débarquement était effectué sans interruption, la S.N.C.F. fournissant suffisamment de wagons pour que tout soit rendu le mercredi ou le jeudi à destination.

Les résultats obtenus étaient excellents.

Il a été ainsi débarqué à Marseille :

- a) En 1938, en provenance du Maroc :

Oranges	3.200 tonnes
Mandarines	700 tonnes
Clémentines	1.000 tonnes
Citrons	60 tonnes
Oranges industrielles	200 tonnes
Autres fruits	300 tonnes
Amandes	160 tonnes
- b) En 1938/39, en provenance de l'Algérie :

Oranges	21.000 tonnes
Mandarines	27.000 tonnes
Clémentines	2.500 tonnes
Citrons	200 tonnes
Prunes	1.000 tonnes
Dattes	12.500 tonnes
Figues	3.000 tonnes
Raisins	6.500 tonnes
- c) En provenance de la Tunisie :

Oranges	3.600 tonnes
Raisins	700 tonnes
Citrons	550 tonnes
Dattes	3.200 tonnes
Amandes	200 tonnes
- d) En provenance de la Syrie et de la Palestine :

Oranges et Pamplemousses	15.000 tonnes
--------------------------	---------------

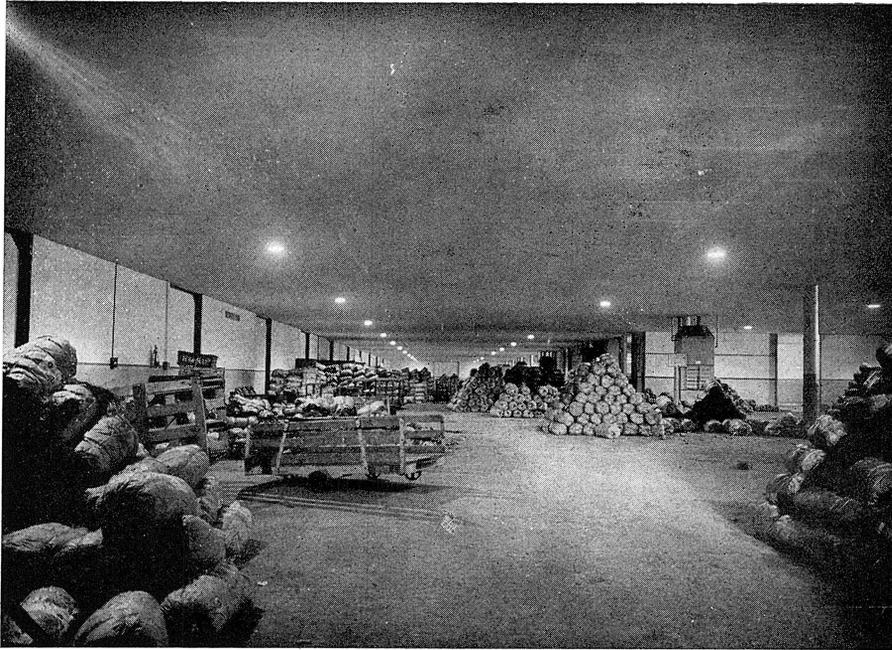


Fig. 1. — Le hangar à bananes (hangar n° 2).

Photo Chambre de Commerce de Marseille.

4° Trafic des fruits en provenance de l'Espagne.

Il y avait en plus, un trafic important de fruits en provenance de l'Espagne. C'était surtout des oranges. Elles étaient transportées le plus souvent par balancelles, en caisses à claire-voie et arrivaient ainsi dans d'excellentes conditions.

En 1937, 16.000 tonnes ont été importées par Marseille.

5° Réexpédition par chemin de fer.

Une assez grande partie des fruits était réexpédiée par chemin de fer. C'était grâce à l'organisation de la S.N.C.F. à la venue des wagons le long du bord dès l'arrivée des navires, à l'acheminement rapide des wagons, que ces fruits arrivaient en bon état à destination.

Pour montrer l'effort accompli par la S.N.C.F. nous indiquerons quelques expéditions réalisées par cette société :

	En 1932	En 1938
Bananes	5.354 tonnes	2.294 tonnes
Citrons	480 tonnes	323 tonnes
Oranges	12.746 tonnes	31.353 tonnes
Prunes	1.513 tonnes	4.186 tonnes
Raisins	7.363 tonnes	5.277 tonnes

Les fléchissements de 1938 proviennent de récoltes déficitaires en Algérie et au Maroc.

6° Situation actuelle du Port.

Les Allemands avant de quitter Marseille ont fait sauter 60.000 m³ d'ouvrages bétonnés. Ils ont obstrué les passes avec des navires sabordés, et ont coulé les bateaux restants, ainsi que

les pontons, les remorqueurs, les grues, les chalands et engins de servitude. Ils ont mis hors d'usage les formes de radoub.

Dès la libération, tous les services du port, aidés par les Américains, se mirent au travail pour le déminage, le dégagement des passes, le renflouement des remorqueurs, des engins de servitude et des navires.

18 jours après la libération, le 15 Septembre 1944, 17 navires ont pu entrer dans le port. Il y a maintenant place pour 137 navires y compris les bouées.

Sur 220.000 tonneaux de navires coulés dans le port, plus de 70 navires sont renfloués, toutes les passes importantes sont dégagées.

Ces chiffres montrent combien tous ces travaux de reconstruction sont poussés activement.

Le hangar à bananes a été détruit. En attendant la construction d'un nouveau hangar où la

Chambre de Commerce prévoit deux postes d'accostage, il sera possible d'utiliser provisoirement le hangar n° 3. Ce dernier va être en effet réparé. Il avait été transformé en local isotherme en 1933 par les Compagnies Fraissinet et Fabre en attendant l'entrée en service du hangar n° 11 qui n'eut lieu qu'en 1937.

Les hangars frigorifiques de la Chambre de Commerce n'ont pas été atteints. Il sera donc possible d'y stocker les fruits venant d'outre-mer.

Les destructions subies par Marseille posent de nombreux problèmes pour la reprise du trafic comme du reste dans tous les autres ports français.

7° Reprise du trafic des fruits.

Nous allons réexaminer les trafics existant avant la guerre pour voir ce qui peut être réalisé immédiatement.

Les entrepôts réfrigérés des docks n'ayant pas été détruits, l'importation des fruits par navires possédant des compartiments à température dirigée, en provenance de l'Amérique du Nord et de l'Afrique du Sud, peut reprendre dès que les Américains auront libéré les docks, ce qui ne saurait tarder.

Il en est de même de l'importation des bananes, en utilisant provisoirement le hangar n° 3. Les importateurs de ces fruits n'attendent plus que l'affectation par la Marine Marchande, au port de Marseille, d'un navire bananier, réclamé depuis quelques semaines par les Compagnies Marseillaises.

Des études extrêmement intéressantes ont été faites par MM. Delacarte, Ingénieur en Chef de la S.N.C.F., et Chevallier, Directeur de la S.T.E.F., pour l'amélioration du trafic des fruits du Maroc et d'Algérie, via Marseille.

Ces études cherchent à augmenter les transports effectués avant guerre par navires à compartiments ventilés.

Il est bien question de l'établissement d'une chaîne du froid, mais pour que cette chaîne du froid fût efficace, il faudrait qu'elle soit ininterrompue de l'emballage au lieu de production, jusqu'à la livraison définitive.

Cela d'autant plus qu'un fruit qui n'a suivi qu'une partie de la chaîne du froid, s'avarie extrêmement rapidement.

Les entrepôts nécessaires n'existant pas plus en Algérie qu'en France, cette question ne peut être encore qu'à l'étude.

En effet, d'après le recensement fait en 1943, par le Centre de Perfectionnement Technique de la Chaîne du Froid, la capacité

Il est du reste, possible dès maintenant d'organiser la cueillette en Algérie, ou au Maroc, en tenant compte de la date de départ du navire de Marseille.

Les premières expéditions du Maroc semblent être prochaines.

Quant à la S.N.C.F., elle est prête à fournir tous les wagons nécessaires à la réexpédition des fruits.

Les prévisions actuelles d'importation sont :

12.000 tonnes d'Agrumes du Maroc,

15.000 tonnes d'Agrumes d'Algérie,

900 tonnes de Citrons de Tunisie.

Aux importations d'avant-guerre, il faut ajouter des lots

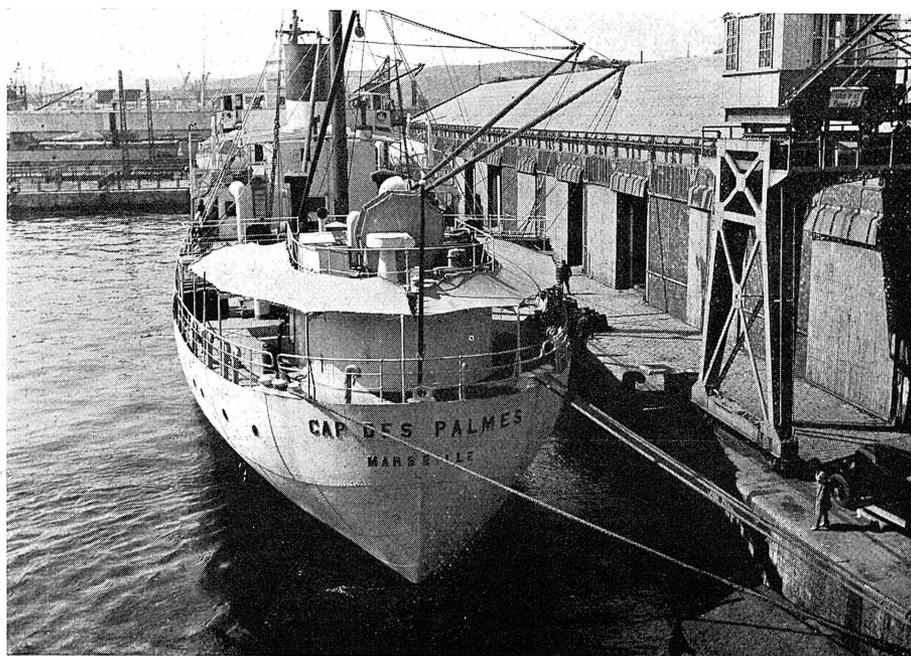


Fig. 2. — Un bananier débarquant au hangar à bananes.

(Photo Chambre de Commerce de Marseille)

d'entreposage pour l'ensemble des entrepôts publics et mixtes, n'était en France que de 210.000 m³ dont :

100.000 m³ à —8° C, pour la conservation des viandes et
30.000 m³ à —18° C, pour les produits congelés extra-
rapidement.

Il restait donc, au maximum 80.000 m³ d'entrepôt pour stocker les fruits aux températures de + 1 à + 12°, c'est-à-dire :

- a) Pommes, Poires, Raisins + 1° centigrade.
- b) Oranges, Citrons, Mandarines, Pamplemousses + 6° centigrades.
- c) Bananes + 11°/12° centigrades.

Il ne peut être donc question pour l'instant tout au moins, que de la reprise du trafic des fruits d'Algérie, et du Maroc, comme il existait avant la guerre.

importants venant d'Espagne. Il s'agirait d'expédier en France pour la saison 1945/1946 :

120.000 tonnes d'oranges,
15.000 tonnes de mandarines,
15.000 tonnes de citrons.

Les primeuristes espèrent que la moitié de ce tonnage sera importé via Marseille.

Ces chiffres montrent que Marseille peut reprendre rapidement sa place d'avant-guerre pour l'importation des fruits, et même la dépasser dès que ce port aura été mis en mesure de recevoir de gros tonnages et que les navires nécessaires auront été mis à la disposition des Compagnies.

Jean MANESCAU,
Compagnie de Navigation Cyprien Fabre
Marseille, le 17 Novembre 1945.