

Marseille. Porte de l'Orient. (Tableau de Puvion de Chavannes).



M A R S E I L L E

PORTE DE L'ORIENT... ET D'AILLEURS

Il est des villes dont le seul nom fait rêver, dont les syllabes sont chargées d'évocation. Mais ce sont toutes villes lointaines, qui furent longtemps d'un accès difficile et dans l'attrait mystérieux desquelles l'éloignement entra pour une grande part : les Villes d'or de l'Afrique, Le Caire, Ispahan, Bagdad, Stamboul... Ce qu'il y a de curieux dans le cas de Marseille, c'est que cette ville participe de cet attrait, de ce charme, je dirai presque de ce mystère, tout en étant chez nous, à notre portée, accessible et ouverte à tous. Marseille, c'est une vision de féerie, une vision où, comme dit le poète :

Les parfums, les couleurs et les sons se répondent.

Il semble que ce vers ait été écrit pour dépeindre Marseille. Car c'est bien cet assemblage qui fait de Marseille une ville unique, qui ne ressemble à aucune autre.

Parlez de Bordeaux. On dira : « C'est un port de mer ». Important, certes. Un port de mer, et c'est tout. Mais Bordeaux a beau être, avec son port, une grande ville, et même une belle ville, Bordeaux ne dit rien à l'imagination. Il n'est pas un poète, pas un romancier qui se soit excité sur Bordeaux.

Marseille n'a pas cessé, depuis sa fondation, à laquelle préside déjà une légende délicieuse, d'être célébrée en prose et

en vers, sans parler des autres arts. Il y a sur Marseille une littérature considérable. Qu'un Méry, qu'un Valère Bernard en aient parlé avec amour, quoi d'étonnant? Ce sont des Marseillais. Mais un Jean Lorrain, un Eugène Montfort, un Louis Bertrand sont des amoureux de Marseille qui lui sont venus du dehors.

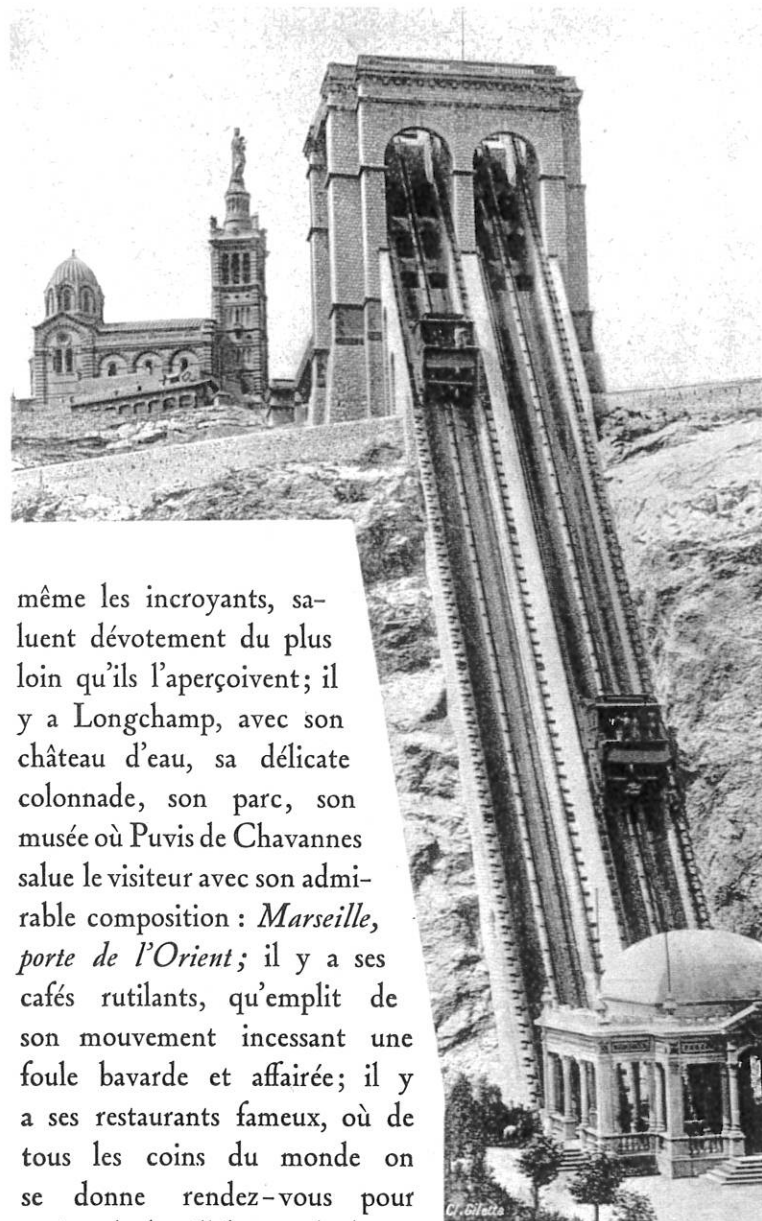
Ces écrivains nous ont donné sur Marseille de belles pages, de beaux livres, riches de couleur et de mouvement. Mais on pourrait leur faire une critique, qui d'ailleurs n'en est pas une, car ce qu'ils ont fait, ils ont bien voulu le faire. Ce qu'ils ont peint surtout avec plaisir, c'est le charme canaille de Marseille : ses bars du vieux port, ses quartiers réservés qui le sont d'ailleurs si peu, ses vieilles rues étroites, tortueuses, et, certes, pittoresques, où grouille une population hétéroclite dans laquelle on ne trouve guère d'aspirants aux prix de vertu.

Il y a cela dans Marseille, mais il y a aussi bien autre chose. Il y a une ville magnifique, somptueuse, une capitale avec des avenues admirables, de vastes boulevards délicieusement ombragés, des jardins immenses, des rues animées où de luxueux magasins étalent toutes les richesses du monde; il y a Notre-Dame de la Garde qui domine la mer, phare de grâce que les marins,

Voilier dans le vieux port.



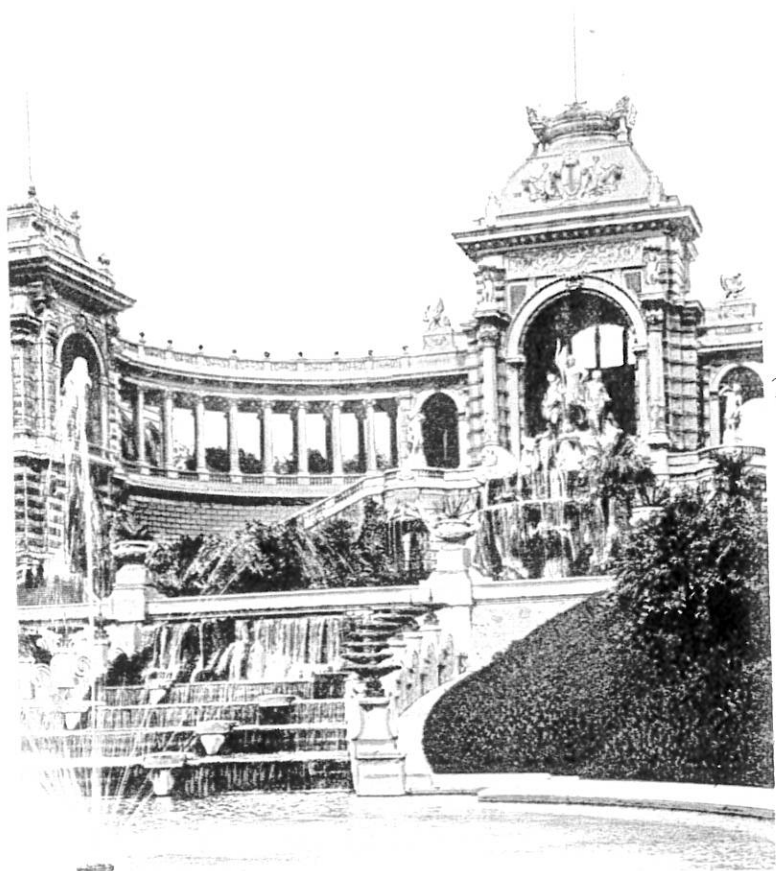
Cl. Detaille



Funiculaire de N.-D. de la Garde.

même les incroyants, saluent dévotement du plus loin qu'ils l'aperçoivent; il y a Longchamp, avec son château d'eau, sa délicate colonnade, son parc, son musée où Puvis de Chavannes salue le visiteur avec son admirable composition : *Marseille, porte de l'Orient*; il y a ses cafés rutilants, qu'emplit de son mouvement incessant une foule bavarde et affairée; il y a ses restaurants fameux, où de tous les coins du monde on se donne rendez-vous pour goûter la bouillabaisse, la bourride, la soupe de poissons; il y a la Canebière, la rue incomparable où tout le jour défile une foule bariolée, dans les costumes les plus divers, vraie Société des Nations ambulante, ouverte à tout venant, Européens, Africains, Asiatiques, la Canebière, qui était déjà la rue la plus longue du monde, puisque, aboutissant au vieux port, elle va en réalité jusqu'aux Indes, et que les Marseillais ont réussi cependant à allonger encore... par derrière, en y soudant une partie des Allées de Meilhan.

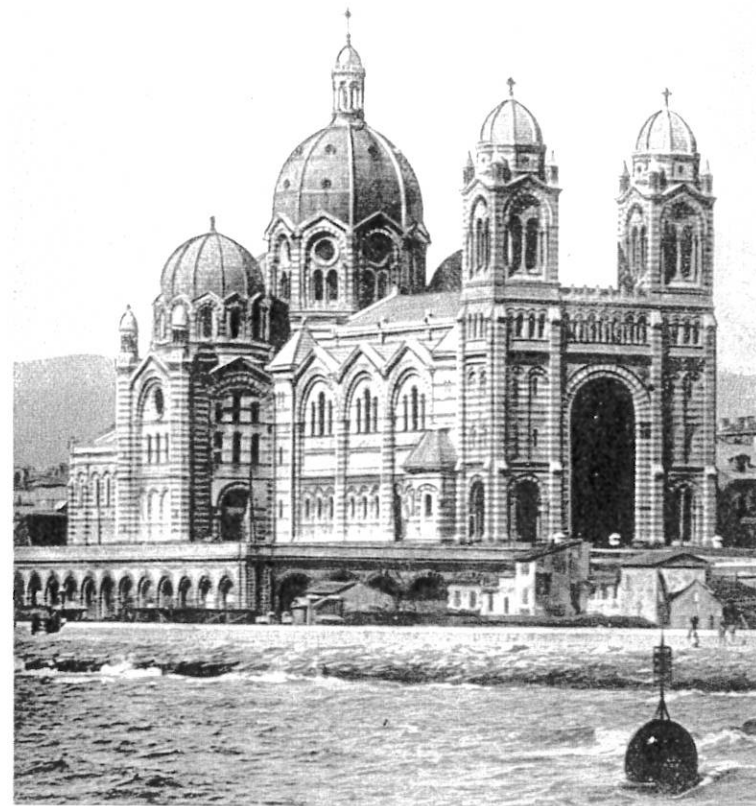
Et je ne parle pas du Château d'If, que le roman d'Alexandre Dumas, *Monte-Cristo*, a rendu célèbre et où cent



Le Palais Longchamp.

embarcations pavoisées dans le vieux port conduisent des touristes par milliers ; ni des îles prochaines, parure du golfe provençal, qui brillent au soleil sur la mer comme diamants sur un écrin de velours bleu ; ni des calanques qui, dans les environs, se succèdent en un chapelet de sites de caractères divers, et dont le nom seul fait plaisir à entendre : Catelongue, la Mounine, le Podestat, l'Aiguade de l'Esou, toute ronde, encapuchonnée d'un énorme rocher menaçant ; la Melette ; Cortiou, Sormiou qui forme un bassin naturel de deux kilomètres de large et de quarante mètres de profondeur d'eau à l'entrée ; Morgiou, plus vaste encore, mais plus âpre, plus triste ; Port-Miou, tourmentée, avec des formes originales, qui fait penser à tels paysages maritimes de Bretagne.

Mais les romanciers ne sortent guère du vieux port, des quais et des quartiers pittoresques qui se trouvent derrière la mairie. Ce n'est pas là tout Marseille, de même que Marius, le Marius classique des caf'conc' et des galéjades qu'on se raconte au café, ne représente pas tous les Marseillais.

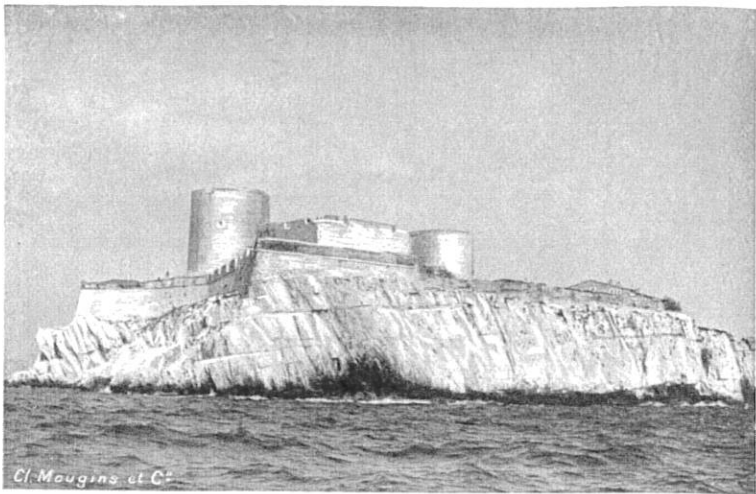


La Cathédrale.

Voilà : d'un bavard, vantard, insouciant, ami du farniente, on dit : « C'est un Marseillais », et un beau jour on apprend que ce Marius, que ce Marseillais a construit le tunnel du Rove. Simplement.

Il l'avait même fait sans crier gare. Cette entreprise formidable, digne des Romains, qui a soulevé l'admiration du monde entier et qu'on vient contempler de partout, Marius l'avait voulue, d'abord ; c'était son idée ; puis, il s'y était mis, et avec une constance que rien n'abattit, il la poursuivit. Œuvre nationale au premier chef, l'État devait s'y intéresser ; il le fit ; mais comme il n'avait pas d'argent, eh bien ! Marius, par l'intermédiaire de sa Chambre de Commerce, lui en prêta. L'entrée du tunnel du Rove devrait porter en lettres d'or cette inscription, à l'usage des Parisiens et des étrangers : *Marius fecit.*

La vérité est que ces Marseillais, qu'on représente comme des indolents, passant leur journée au café, à moins que ce ne soit au cabanon, ont la pudeur de l'effort. Ils ne veulent pas laisser voir qu'ils travaillent. Ils mettent une sorte de snobisme



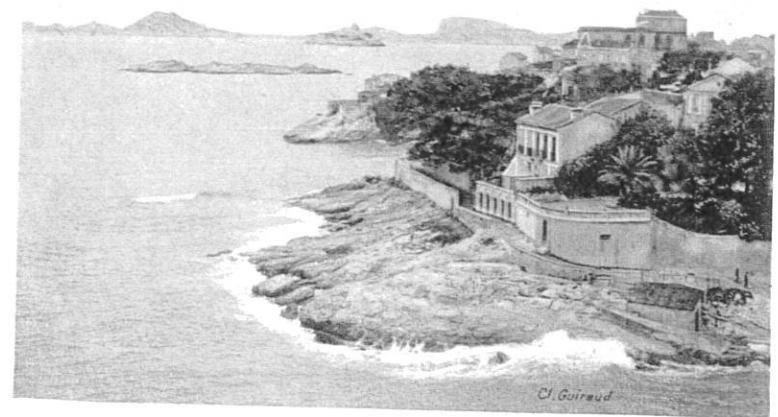
Le Château d'If.

à ne paraître jamais occupés. Parlez-leur de leurs affaires : ils sourient et vous racontent une histoire. Avez-vous besoin de causer avec eux : ils vous donnent rendez-vous au café. Ils vous y convoquent à 8 heures du soir. Vous les trouvez en train de prendre l'apéritif. Vous pensez qu'ils sont là depuis le matin. Pour un peu, ils vous le laisseraient croire. Détrompez-vous : ils viennent d'arriver, et ils ont travaillé chez eux, dans leurs bureaux, toute la journée. Et quel travail quand on songe au comptoir international qu'est Marseille, aux millions qui s'y remuent, à l'activité de sa Bourse, à l'importance et aux entreprises de sa Chambre de Commerce, vrai Parlement commercial qui pourrait servir d'exemple à... l'autre !

J'ai été honoré de l'amitié du grand homme d'affaires, de l'extraordinaire animateur qu'était Jules Charles-Roux, président de la Compagnie Transatlantique, vice-président du Suez, membre de vingt conseils d'administration, ce qui me permit, un jour, dans un toast, de l'appeler « un homme de bons conseils ». Pendant la guerre, et à une de ses périodes les plus tristes, les plus angoissantes, nous nous trouvions, quelques amis, avec lui dans une petite ville de Provence, peu éloignée de Marseille. On causait de sujets qui n'avaient rien à voir ni avec la guerre ni avec les affaires. Nous écoutions surtout Jules Charles-Roux en admirant l'étonnante liberté d'esprit qu'il conservait sous le poids des soucis et des responsabilités que lui valait sa haute situation. A un moment, dans le salon où nous étions réunis, un domestique entra et lui remit un télégramme. « Vous permettez ? » et, tout en continuant à causer, Jules Charles-Roux le lisait et le mettait dans sa poche.

Pas un muscle de sa face n'avait bougé. Il poursuivait sa causerie, souriant, enjoué. Je sus le lendemain ce que contenait le télégramme. Il apprenait à son destinataire qu'un sous-marin allemand avait coulé le *Provence*, le plus beau bateau de la Compagnie Transatlantique. Il n'y a qu'un Anglais, dirait-on, ou un Américain, pour garder un tel sang-froid en apprenant une catastrophe pareille dans laquelle il est intéressé de si près : Jules Charles-Roux était Marseillais. Marseille compte plus d'Anglais qu'on ne croit.

Des écrivains qui ont parlé de Marseille, celui qui s'y est attaché le plus, car on la retrouve dans tous ses ouvrages, qui l'aime le plus et la connaît le mieux, c'est Eugène Montfort, l'auteur de *La Belle-Enfant* et de *César Casteldor*, Montfort, Parisien, né natif de Paris, faubourg Saint-Denis, mais qui a été tellement pris par cette ville ensorcelante qu'il y a pris logement, sur le vieux port, et qu'il y vit autant qu'à Paris. Après avoir lu son très beau roman, *César Casteldor*, dans lequel, tout en restant fidèle à la peinture des quartiers interlopes de Marseille, il fait une incursion bien amusante à travers certains milieux politiques de la grande cité maritime, je lui dis : « Pourquoi ne nous donneriez-vous pas le roman de Marseille l'honnête, la commerçante, la travailleuse ? » Zola n'a jamais eu, en effet, un sujet aussi beau sous la main. Le grand roman de Marseille, capitale latine du négoce, des transactions internationales, des relations avec l'Orient, voilà, me semble-t-il, qui devrait tenter un écrivain de race comme Eugène Montfort, qui appartient en littérature à « l'école de la vie » et qui, avec toute l'admiration que j'ai pour lui et quelle que soit la

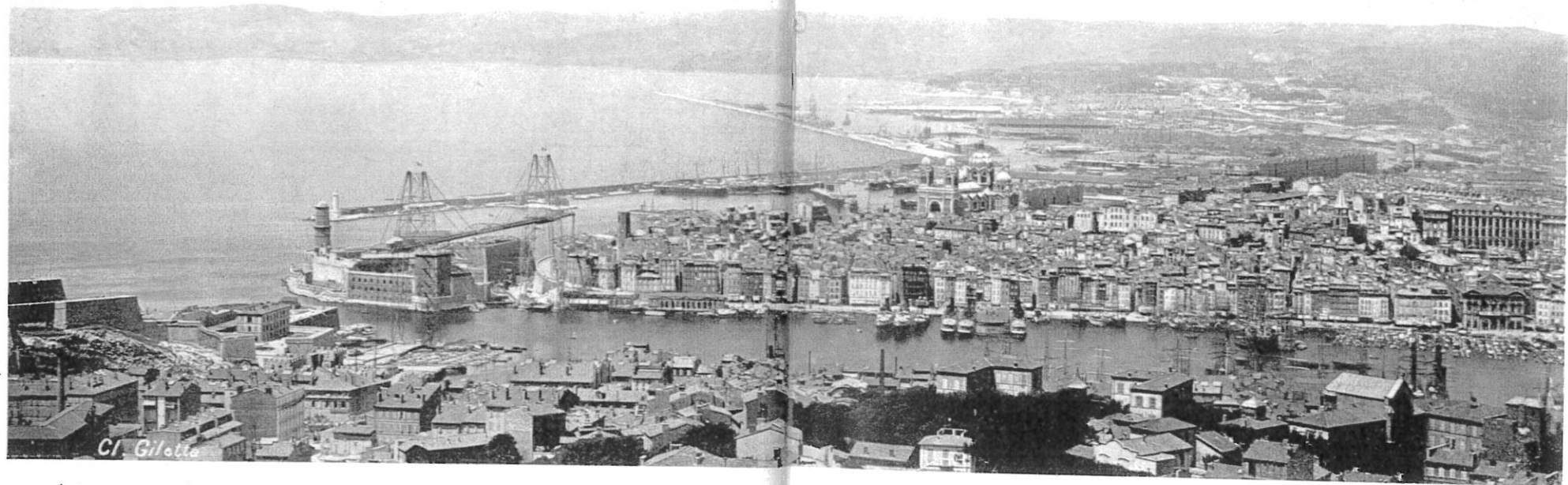


La Corniche

valeur des œuvres qu'il a produites jusqu'ici, m'a toujours paru mesurer, contenir la puissance qu'on sent en lui.

Se fait-on bien une idée de l'importance commerciale de Marseille ? Le tonnage total de son port, qui était, en 1852, année où fut inauguré le bassin de la Joliette, de 2.000.000 de tonnes-jauge environ, dépasse aujourd'hui 25.700.000.

Au point de vue de son trafic voyageurs, le réseau de ses relations sur la surface des mers est des plus vastes et des plus



complets, ainsi qu'en témoigne l'énumération des pays fréquentés par les navires qui en partent et y arrivent :

En Europe : la Corse, la Principauté de Monaco, l'Espagne, le Portugal, l'Italie, la Grande-Bretagne, la Belgique, la Russie, l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la Hollande, la Scandinavie, la Finlande, Malte, la Grèce, la Roumanie, la Turquie d'Europe, la Bulgarie.

En Afrique : l'Algérie, la Tunisie, le Maroc, la Tripolitaine, l'Égypte, les Açores, les Canaries, le Sénégal, la Guinée française, Sierra-Leone, la Côte d'Ivoire, la Côte d'Or, le Togo, le Dahomey, le Nigéria, le Cameroun, le Gabon, la Côte des Somalis, le Soudan égyptien, l'Afrique Orientale anglaise, Zanzibar, Mozambique, les Comores, la Réunion, Maurice, Madagascar, Nossi-Bé, Sainte-Marie, l'Afrique du Sud.

En Asie : la Turquie d'Asie, la Palestine, la Syrie, le Golfe

Persique, les Indes, la Birmanie, le Siam, les Etablissements des Détroits, les Indes néerlandaises, la Cochinchine, le Tonkin, la Chine, le Japon.

En Amérique : le Canada, les Etats-Unis, les Antilles, Panama et le Centre Amérique, le Brésil, l'Uruguay, la République Argentine.

En Océanie : l'Australie, la Nouvelle-Calédonie, les Nouvelles-Hébrides.

Dix grandes Compagnies maritimes, groupées sous le nom de « Syndicat Marseillais de la Marine Marchande » :

Compagnie de Navigation Mixte (Touache); Compagnie de Navigation Paquet; Compagnie des Messageries Maritimes et Services Contractuels des Messageries Maritimes; Compagnie Française de Navigation à Vapeur (Cyp. Fabre); Compagnie Générale Transatlantique; Compagnie Marseillaise de Navigation à Vapeur (Fraissinet); Société de Navigation à Vapeur (Daher); Société Française d'Armement; Société Générale de Transports Maritimes et Compagnie France-Amérique; Société Maritime Nationale, assurent une grande partie de ces relations.

En outre, les paquebots de trente-six Compagnies françaises ou armateurs isolés, parmi lesquels il convient de citer la Compagnie des Chargeurs Réunis, la Compagnie Havraise



Le Fort Saint-Jean.

Péninsulaire, la Société Fécampoise de Navigation, etc., et ceux de trente-trois Compagnies étrangères, dont la Péninsulaire et Orientale, la Cosulich-Line, la Rotterdam-Lloyd, la Nippon-Yusen-Kaisha, la Bibby-Line, la Compagnie de Navigation Italienne, la Compagnie de Navigation Nationale de Grèce, etc., ont leur point d'attache à Marseille ou bien y touchent régulièrement.

Les bateaux de la Compagnie des Messageries Maritimes font le service postal du nord de la Méditerranée et les services sur l'Égypte et la Syrie, les Indes, l'Indochine, la Chine et le Japon, l'Océan Indien, l'Australie, la Nouvelle-Calédonie, les Nouvelles-Hébrides et ceux des ports du Nord.

La Compagnie Générale Transatlantique s'occupe surtout, ainsi que son nom l'indique, du trafic entre l'Amérique du Nord, les Antilles et la France. Installée à Marseille, où elle a pris un développement considérable, elle assure encore les principales relations postales entre ce port et l'Algérie et la Tunisie.

La Société Générale de Transports Maritimes à Vapeur ne s'occupait primitivement que du transport entre le port de Bône, en Algérie, et celui de Marseille; elle a créé par la suite un service régulier sur le Brésil et La Plata.

Avec le développement économique de l'Algérie, ses services étendus aux principaux ports de la côte ont pris, pour passagers et marchandises, une grande intensité.

Dès les premiers mois de la guerre, la Société Générale de

Transports Maritimes à Vapeur remplaçait la Compagnie autrichienne « Austro-Americana » dans le service que celle-ci assurait de Marseille sur la Guadeloupe et la Martinique. Cette ligne nouvelle, desservie exclusivement par des vapeurs de charge, est maintenant prolongée jusqu'à La Havane et à la Nouvelle-Orléans. Une autre ligne, créée récemment, dessert de nombreux ports du Centre Amérique et du Pacifique Nord.

C'est en 1863 que M. Nicolas Paquet créa une ligne de navigation entre Marseille et le Maroc, pays dont les côtes sans le moindre abri, sans ports, avaient la plus mauvaise réputation; on opérait sur rade avec des moyens des plus primitifs.

Les services de la Compagnie se développèrent progressivement, et pendant cette période de près de quarante ans, ils furent, à vrai dire, la seule ligne régulière reliant le Maroc à la France.

Le Maroc est devenu depuis, sous la remarquable administration du Maréchal Lyautey, une de nos plus belles colonies et très probablement celle à laquelle est réservé le plus brillant



Le vieux port

Cl. Détaille



La Canebière.

avenir. Les échanges entre cette colonie et la métropole ont augmenté dans des proportions considérables et ont imposé des relations de plus en plus fréquentes par voie de mer. La Compagnie de Navigation Paquet a consacré tous ses efforts à l'amélioration et au développement de ses services, qui sont aujourd'hui les plus rapides et suivent la voie la plus courte et la plus abritée pour se rendre au Maroc. Ses navires relient d'autre part Marseille aux ports du Sénégal, du Levant et de la Mer Noire.

La flotte actuelle de la Compagnie Fraissinet se compose de paquebots-poste affectés aux lignes de la Corse, et de cargos mixtes, d'une portée supérieure à 5.000 tonnes, affectés à ses lignes du Levant et de la Côte Occidentale d'Afrique.

Les lignes desservies par elle comprennent :

1° celles qui relient quotidiennement le Continent à la Corse; 2° un service mensuel de Marseille sur le Sénégal, la Guinée française, la Côte d'Ivoire, la Côte d'Or, le Togo, le Dahomey et le Cameroun; 3° un service bimensuel de Marseille sur l'Italie, la Turquie, la Bulgarie et le Danube.

Pour faire face à ce trafic intense, Marseille a exploité ses avantages naturels, créé des aménagements, perfectionné son outillage.

Tout le long de sa rade, le port possède huit bassins profonds, qui abritent steamers et paquebots, les uns jetant l'ancre, les autres en partance.

Ces bassins, y compris le vieux port, représentent une surface d'eau de plus de 200 hectares, 25 kilomètres de longueur et près de 100 hectares de surface de quai.

En vue d'obvier à l'embouteillage, la Chambre de Commerce a pris des mesures : approfondissement des bassins à 10 mètres, cote du Canal de Suez, dont la vie du port est en partie fonction, remblayage de l'anse de Mourepiane.

En dehors des multiples travaux qui ont perfectionné le port proprement dit, elle a surtout entrepris deux œuvres grandioses : le canal de Marseille au Rhône par le tunnel du Rove et l'ouverture de l'étang de Berre à la navigation maritime.

Les touristes qui désirent traverser la mer ont une préférence marquée pour Marseille, port de départ et d'arrivée relié aux principaux centres de la métropole par des trains rapides avec voitures directes, offrant des places de luxe de toutes catégories et dont le grand nombre, la fréquence, la régularité, correspondent au grand nombre, à la fréquence, à la régularité des services maritimes qui ont Marseille comme point d'attache.

Ils sont innombrables ces touristes :

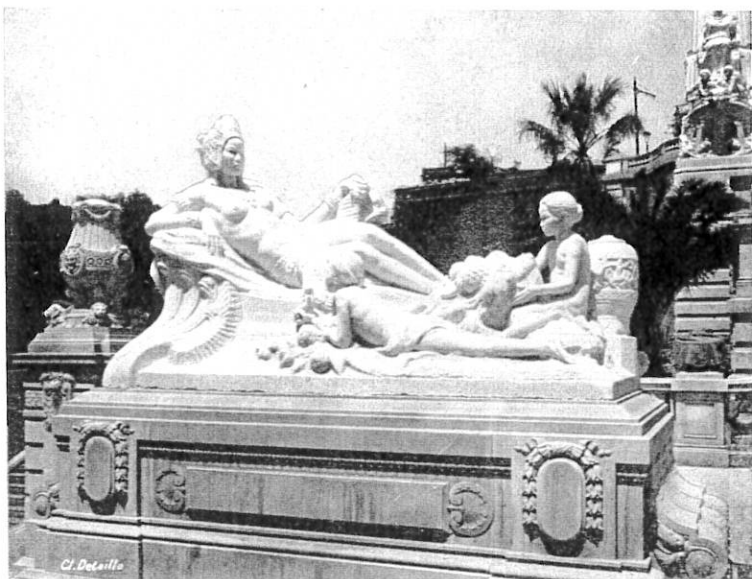
Touristes pour la Corse, qui se trouve à une nuit de traversée, et qu'on peut aujourd'hui visiter à loisir et confortablement, grâce aux multiples services d'autocars P. L. M. qui y sont organisés.



Grand escalier de la Gare Saint-Charles.

Touristes pour Tunis, Alger, Fès, Rabat, Tanger, Casablanca, Marrakech, pour ces merveilleuses villes d'or de l'Afrique du Nord : Timgad, Djemila, Tipaza, Cherchell, Lambèse, Bulla Regia, El Djem, reliées entre elles par des voies ferrées qui vont jusqu'aux oasis sahariennes et des circuits automobiles qui permettent de visiter sans fatigue ni perte de temps les sites les plus pittoresques : Kabylie, Aurès, M'zab, Chotts, etc.

Touristes, enfin, pour ces régions mystérieuses d'Orient et d'Extrême-Orient qui ne sont qu'à quelques jours de traversée



Groupe décoratif du grand escalier de la Gare.

de Marseille; pour Alexandrie, l'Égypte et la Vallée du Nil; pour Le Caire; pour la Turquie et sa Côte Turquoise; pour la Syrie...

Se rendre dans toutes ces contrées dont on rêve est devenu facile aujourd'hui. M. Louis Bertrand le constate dans *Le Mirage Oriental*: « Plus de dangers à courir! Plus de fatigues à surmonter!... Le déplacement n'est pas beaucoup plus long que pour une villégiature sur la Riviera. Une croisière de circumnavigation en Méditerranée, c'est tout bonnement un... tour de lac... Inutile de fréter un brick, comme Lamartine, et de s'exposer, pendant des semaines, aux tortures du mal de mer. »

Mais c'est aussi par la voie des airs que Marseille est la Porte de l'Orient. Notre vieux port phocéén est destiné à devenir le point de départ et d'atterrissage de toutes les grandes lignes aériennes qui, au-dessus de la Méditerranée, relieront

la France à l'Afrique et l'Orient. C'est à cet effet qu'un port aérien a été créé à Marignane près de Marseille.

Ce port, situé au bord de l'étang de Berre, à proximité de la gare de Pas-des-Lanciers, comporte à la fois des installations pour avions et hydravions, de sorte que voyageurs, marchandises et courriers peuvent être transbordés directement des avions sur les hydravions s'envolant au-dessus de la Méditerranée et pour lesquels un môle a été aménagé à l'anse de Saumaty. Il est, dès à présent, le nid des grands oiseaux assurant



Groupe décoratif du grand escalier de la Gare.

le service des lignes aériennes « Latécoère » vers Perpignan, l'Espagne et le Maroc, et « Air-Union », vers Alger, Bône, Tunis.

Ainsi, on le voit, Marseille, la ville féérique, est le point de départ rêvé pour tous les au delà.

Gagner Marseille est un jeu et un plaisir. Marseille met à notre disposition les moyens de transport les plus rapides et les plus confortables. Marseille, par son spectacle animé, coloré, pittoresque, par sa beauté, par son accueil aimable, vous met en gaieté. Si « partir, c'est mourir un peu », comme dit le poète, en partant de Marseille, on ne s'en aperçoit pas. Dans le clair soleil, sous un ciel d'azur, des fanfares invisibles vous accompagnent, les fées de Provence vous font cortège, et là-haut, sur sa colline, Notre-Dame de la Garde vous suit d'un geste protecteur.

C'est le départ en joie et en beauté.

Mais Marseille est aussi, pour les mêmes raisons, le point d'arrivée le plus agréable et, d'ailleurs, le plus recherché. Les meilleures traversées ont leurs fatigues et leurs peines. La vue de Marseille fait tout oublier. N'irait-on pas plus loin, Marseille justifierait le voyage. Où est le port qui vous accueille avec cet air de fête ? La bienvenue y rit dans tous les yeux. L'homme de la rue à qui l'on s'adresse paraît être votre ami depuis toujours. Toutes les facilités, toutes les amabilités s'offrent à l'arrivant. Les autres ports ne sont que des débarcadères, des lieux de transit, des antichambres, pour aller ailleurs. A Marseille, on se sent arrivé. Pour un peu, on renoncerait à aller plus loin. Il faut pourtant s'arracher au charme et poursuivre sa route, atteindre son but. Mais Marseille a dissipé le petit tremblement qui accompagne toujours celui qui vient de loin, et c'est le sourire sur ses lèvres et la confiance dans le cœur qu'il gagne les luxueux wagons du P.L.M. qui l'emportent vers son destin.

PARLYME.



Il y a une vieille chanson de France que je considère comme un véritable chef-d'œuvre de publicité nationale. Elle célèbre les beautés d'une de nos provinces en quelques petits couplets ingénument et exclusivement composés de beaux noms de villes, enfilés bout à bout comme des perles sonores. Le dernier vers de chaque strophe n'est fait que d'un seul mot, à rime féminine, qui se bisse de manière à donner l'impression d'un large battement de cloche. Nul besoin de dire autre chose : tout le monde a compris...

J'essaierais volontiers d'énumérer ainsi les stations thermales, climatiques et maritimes du réseau ferroviaire et autocariste de la Compagnie P.L.M. Voyez, par exemple, comme cela sonnerait bien :

*Saint-Gervais, Bourbon-Lancy!
Vals, Mont Revard et Vichy!
Bourbovle!... (bis).*

Et je pense que tout le monde comprendrait pareillement, j'entends tous ceux qui ont eu l'occasion, par eux-mêmes ou par leurs proches, de découvrir ces eaux miraculeuses ou ces sites enchanteurs.

Sans doute. Mais il y a ceux pour qui la maladie est une nouveauté et la cure — thermale ou climatique — un appren-

