



HAL
open science

Les autorités portuaires face aux pollutions pétrolières dans l'étang de Berre et le golfe de Fos (1945-1979)

Fabien Bartolotti

► **To cite this version:**

Fabien Bartolotti. Les autorités portuaires face aux pollutions pétrolières dans l'étang de Berre et le golfe de Fos (1945-1979). Rives Méditerranéennes, 2020, 61, pp.47-68. 10.4000/rives.7771 . hal-03166936

HAL Id: hal-03166936

<https://amu.hal.science/hal-03166936>

Submitted on 11 Mar 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Les autorités portuaires face aux pollutions pétrolières dans l'étang de Berre et le golfe de Fos (1945-1979)

Fabien Bartolotti

Aix Marseille Univ, CNRS, TELEMMe, Aix-en-Provence, France

Résumé : Après 1945, le développement des activités liées au pétrole aggrave les problématiques environnementales de la région étang de Berre/golfe de Fos. Déballastages des tankers et incidents dans les raffineries se multiplient sur fond de croissance des importations d'hydrocarbures. La chambre de commerce puis, à partir de 1966, le Port autonome de Marseille, dont les compétences s'étendent de la Joliette à Fos, n'ont pas négligé ces risques. Soucieux de défendre l'économie pétrolière face aux critiques, ils ont pris des mesures anti-pollution pour prévenir les marées noires. À partir d'archives de première main, cette contribution dresse un inventaire des nuisances maritimes, avant de comparer les actions des deux autorités portuaires pour en envisager les évolutions, la portée et les limites.

Mots-clefs : pollution marine, économie pétrolière, gouvernance portuaire, équipement portuaire

Abstract: Port Authorities and Oil Pollution from the Étang de Berre to the Gulf of Fos (1945-1979). In the wake of World War II, the development of oil activities compounded the environmental issues of the Étang de Berre/Gulf of Fos area. Ballast water discharges by tankers and accidental spills from refineries increased, as the crude oil imports significantly grew. The Chamber of Commerce and, from 1966 onwards, the Port Autonome de Marseille, which managed all port facilities from the Joliette basin to the docks of Fos, did not overlook these risks. Since they wanted to support the regional petroleum industry against criticisms, they took anti-pollution measures to prevent environmental disasters. Based on primary source materials, this article draws up an inventory of marine contamination, then compares both port authorities' actions in order to study their evolutions, impacts and limits.

Keywords: marine pollution, oil industry, port governance, port equipment

Au sortir de la Seconde Guerre mondiale, le port de Marseille connaît une transformation majeure de ses fonctions commerciales et productives : le cycle traditionnel des sucres, oléagineux et céréales¹, lié aux trafics coloniaux, cède le pas à celui des hydrocarbures. Sans remonter à la fin du XIX^e siècle et à la présence d'une production d'huiles de pétrole grâce à une méthode de raffinage à l'acide sulfurique², le développement massif du secteur pétrolier sur la côte provençale résulte de trois phénomènes concomitants qui ont jalonné l'histoire économique de l'entre-deux-guerres : d'une part, la prise de contrôle des ressources irakiennes par des grandes compagnies occidentales à la suite d'après négociations pour la création de l'Iraq Petroleum Company³ ; d'autre part, la concurrence grandissante que les approvisionnements du Moyen-Orient exercent sur les gisements américains ; enfin, l'installation, à la faveur de la législation de 1928, de trois raffineries littorales autour de l'étang de Berre destinées à traiter les importations des pays du Golfe⁴. Sur la base de ces réalisations, le secteur décolle après 1945 : alors qu'en 1938 les cargaisons d'or noir dépassent déjà les matières premières végétales et représentent 23 % du tonnage marseillais total, elles s'élèvent à 45 % en 1948, puis à 84 % en 1968⁵. En valeur absolue, la croissance est tout aussi remarquable : l'import-export de produits bruts et raffinés atteint 4 millions de tonnes en 1948 contre 79 millions en 1979, au seuil du second choc pétrolier⁶.

- 1 La transformation des matières premières végétales constitue le fondement traditionnel de la fonction industrielle du port de Marseille selon la thèse classique de Louis Pierrein, *Industries traditionnelles du port de Marseille : le cycle des sucres et des oléagineux (1870-1958)*, Aix-en-Provence, Institut historique de Provence, 1975.
- 2 Cf. Olivier Lambert, Marseille et le pétrole : des prémices à la naissance d'une aventure industrielle (1862-1938), *Industries en Provence*, n° 4, 1999, p. 18-24.
- 3 Archives de la chambre de commerce et d'industrie Aix-Marseille-Provence (désormais ACCIAMP), MP/3530/2, note du Conseil économique sur l'Iraq Petroleum Company, 9 juillet 1953, f° 2.
- 4 Ces implantations s'effectuent entre 1931 et 1934. Il s'agit de la compagnie PCRB/Saint-Gobain à Berre – qui devient Shell-Berre en 1947 –, de la Société générale des huiles de pétrole – renommée Société française des pétroles BP en 1954 – au lieu-dit « l'Avéra », en face de Port-de-Bouc, et de la Compagnie française de raffinage au lieu-dit La Mède, près de Martigues. Cf. ACCIAMP, MP/3530/2, note de Louis Pierrein sur Marseille et le pétrole, 1951.
- 5 Pourcentages calculés à partir des tonnages d'importation et d'exportation mentionnés dans : ACCIAMP, 1997/220/2, « Trafic du port de Marseille au cours de l'année 1948 » ; ACCIAMP, MP/3530/2, « Le développement de la production pétrolière du Moyen-Orient et ses conséquences pour les annexes du port de Marseille », 1951 ; archives du cabinet du Grand Port maritime de Marseille (désormais ACGPMM), CA du 11 avril 1969, rapport sur la situation du port et l'état des services pendant l'année 1968.
- 6 ACCIAMP, 1997/220/2, trafic du port de Marseille au cours de l'année 1948 et ACGPMM, CA du 25 avril 1980, rapport sur la situation du port et l'état des services pendant l'année 1979.

Outre la dimension statistique, la métamorphose industrialo-portuaire se matérialise également dans l'espace par une extension des infrastructures, une multiplication des équipements et un basculement du centre de gravité du port de Marseille vers l'ouest⁷ (fig. 1). Pour accueillir des navires de plus en plus grands et permettre des arrivages toujours plus importants que les appontements des raffineries ne peuvent absorber, des bassins spécialisés sont construits à Lavéra au débouché de l'étang de Berre – où des môles d'accostage sont en service dès 1952 – puis à Fos-sur-Mer à partir de 1968, avec la création de postes destinés aux *supertankers* de plus de 200 000 tonnes. Tandis que les raffineries engagent d'importants travaux d'agrandissement pour accroître leurs capacités de traitement⁸; tandis qu'un pôle pétrochimique se développe à Lavéra⁹; tandis qu'une zone industrialo-portuaire (ZIP) de plus de 7 000 ha censée concurrencer Rotterdam s'édifie à Fos dans le cadre d'une politique de planification¹⁰, les quais sont mis en connexion avec l'*hinterland* continental grâce au *pipeline* sud-européen qui alimente en produits bruts la vallée du Rhône et la Ruhr depuis 1962¹¹.

7 Georges Ricard, *Marseille-sur-Fos ou la conquête de l'Ouest*, Marseille, Chambre de commerce et d'industrie Marseille-Provence, 1989.

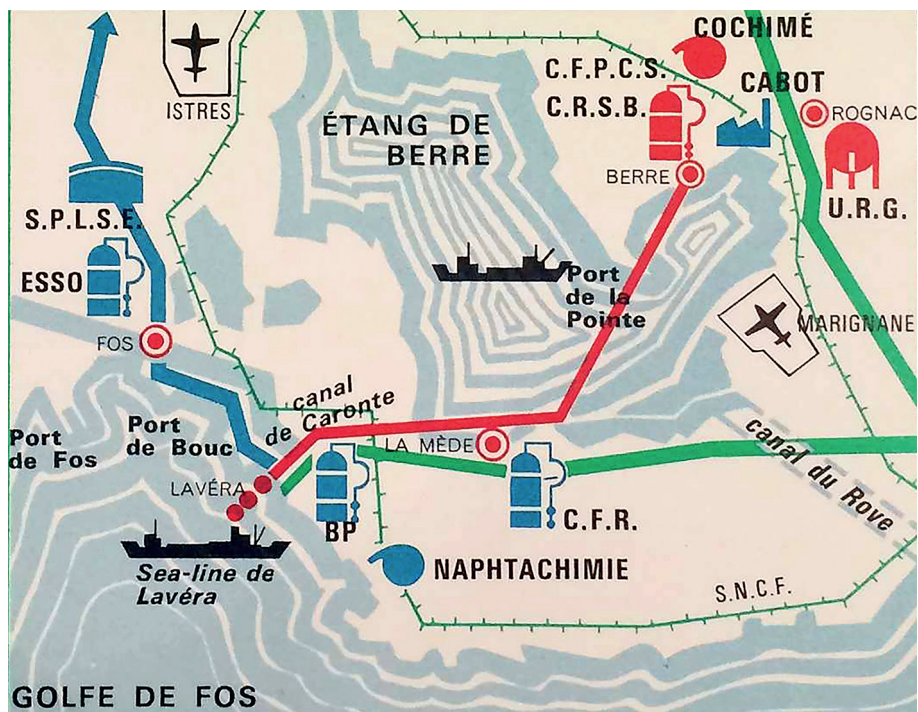
8 Grâce à ces travaux et à la construction d'une quatrième raffinerie (Esso) à Fos en 1965, les volumes annuels de traitement passent de 2 millions de tonnes en 1939 à 24 millions en 1968. D'après ACCIAMP, L19/62/149, tableau des capacités annuelles des raffineries, 1969.

9 À la fin des années 1970, le pôle comprend les installations de Naphtachimie, opérationnelles depuis 1953, qui produisent de l'éthylène et du propylène; l'usine d'Oxochimie mise en service en 1968 pour la production de gaz de synthèse ainsi que l'ensemble Chloé-Chimie/Ato-Chimie fabriquant du chlore (grâce au procédé d'électrolyse au mercure) et du chlorure de vinyle. D'après ACCIAMP, L19/62/144, brochure commerciale du complexe pétrochimique de Lavéra, 1986.

10 Georges Ricard, *Marseille-sur-Fos ou la conquête de l'Ouest*, *op. cit.*, p. 75-86.

11 ACCIAMP, L19/62/142, renseignements et statistiques sur le *pipeline* sud-européen, 1970.

Fig. 1 - Installations pétrolières autour de l'étang de Berre vers 1968



Source : ACCIAMP, L19/62/144, brochure commerciale sur le complexe de raffinage de l'étang de Berre, vers 1968.

Légende :

- raffineries : ESSO, BP, Compagnie française de raffinage (CFR), Compagnie de raffinage Shell-Berre (CRSB) ;
- usines pétrochimiques : Naphtachimie, Compagnie française des produits chimiques Shell (CFPCS), Cabot, Cochimé ;
- usine gazière : Société pour l'utilisation rationnelle des gaz (URG) ;
- dépôt pétrolier : Société du pipeline sud-européen (SPLSE).

Cette phase de croissance spectaculaire des activités pétrolières engendre d'importantes atteintes environnementales sur le littoral berrois et fosséen qui aggravent les problèmes écologiques, déjà anciens, de la région. Aux nuisances qui résultaient de la présence d'une industrie chimique du chlore et de la soude artificielle au XIX^e siècle¹², se superposent des rejets d'hydrocarbures chroniques, dont l'importance épouse celle des trafics. Le milieu maritime est particulièrement affecté, en raison des déballastages des *tankers*, des incidents lors du déchargement des navires ou des rejets en provenance des raffineries. Si les contestations et les

12 Cf. Xavier Daumalin, Industrie et environnement en Provence sous l'Empire et la Restauration, *Rives nord-méditerranéennes*, n° 23, 2006, p. 27-46.

conflits qu'engendrent ces événements ont fait l'objet de travaux de recherche¹³, dans un contexte de renouvellement de l'historiographie des « Trente Glorieuses¹⁴ », l'attitude précise du port à l'égard des pollutions reste méconnue, en particulier avant les années 1990 et « l'ère du développement durable¹⁵ ». Les évolutions complexes de la gouvernance portuaire dans la seconde moitié du xx^e siècle ne facilitent pas la tâche de l'historien. Jusqu'en 1965, l'exploitation commerciale des quais (bassins marseillais et annexes, c'est-à-dire Caronte, Lavéra, étang de Berre) est placée sous l'égide de la chambre de commerce et d'industrie de Marseille¹⁶, tandis que les opérations de direction, d'équipement et d'entretien des infrastructures sont assurées par des ingénieurs des Ponts et Chaussées regroupés au sein du Service maritime des Bouches-du-Rhône. En 1966, une entité unique leur succède – le Port autonome (PAM) – dotée du statut d'Établissement public de l'État, et dont les compétences s'étendent sur l'ensemble des sites, depuis les quais de la Joliette jusqu'à ceux de Fos¹⁷.

13 Voir Christelle Gramaglia, De la passion de la pêche à la dénonciation des pollutions. Mise en forme d'une revendication (1958-1978), *Environnement et responsabilité*, n° 46, 2007, p. 53-59 et Clara Osadtch, *Conflits environnementaux en territoire industriel : réappropriation territoriale et émergence d'une justice environnementale. Le cas de l'étang-de-Berre et de Fos-sur-Mer*, Thèse de doctorat en géographie sous la direction de Jacques Chevalier et Cyria Emelianoff, Université du Maine, 2015. Plus largement, à l'échelle internationale, les complexes pétroliers sont apparus comme des observatoires privilégiés des mobilisations environnementales. Voir par exemple Christopher Sellers, *Petropolis and Environmental Protest in Cross-National Perspective : Beaumont-Port Arthur, Texas, versus Minatitlan-Coatzacoalcos, Veracruz*, *Journal of American History*, vol. 99, n° 1, 2012, p. 111-123.

14 Céline Pessis, Sezin Topçu, Christophe Bonneuil, dir., *Une autre histoire des « Trente Glorieuses » : modernisation, contestations et pollutions dans la France d'après-guerre*, Paris, La Découverte, 2013.

15 Lorsqu'elle s'intéresse à la manière dont les ports prennent en compte la problématique environnementale, l'historiographie s'attarde sur les mesures de développement durable, consécutives au Sommet de la Terre à Rio (1992). Cf. Bruno Marnot, *Les villes portuaires maritimes en France (xix^e-xx^e siècle)*, Paris, Armand Colin, 2015, p. 194-195. Hors de l'espace français, la gestion des risques littoraux engendrés par la concentration spatiale des activités énergétiques a été particulièrement étudiée en Amérique du Nord. Cf. Martin V. Melosi, Joseph A. Pratt, dir., *Energy Metropolis : An Environmental History of Houston and the Gulf Coast*, Pittsburgh, University of Pittsburgh Press, 2007 ; Kathleen A. Brosnan, Martin V. Melosi, Joseph A. Pratt, dir., *Energy Capitals : Local Impact, Global Influence*, Pittsburgh, Pittsburgh University Press, 2014.

16 En vertu de la loi de 1919, la chambre de commerce annexe la région étang de Berre/Caronte/Port-de-Bouc au port de Marseille. Cf. Louis François, Les annexes du port de Marseille, Port-de-Bouc-Caronte, *Les études rhodaniennes*, n° 2-4, 1929, p. 245-272.

17 D'après la loi n° 65-491 du 29 juin 1965 et le décret n° 65-940 du 8 novembre 1965 (*Journal officiel de la République française*, 30 juin 1965, p. 5436-5438 et 9 novembre 1965, p. 9921).

Parce qu'elles ont piloté les phases d'extension vers l'étang de Berre et le golfe de Fos; parce qu'elles ont encouragé la spécialisation pétrolière des « bassins ouest », les autorités portuaires marseillaises n'ont pu ignorer le prix environnemental d'une reconversion fondée sur les hydrocarbures et le gigantisme naval. Comment se sont-elles emparées de ce sujet? La protection de la mer n'est-elle perçue qu'à travers le prisme de la contrainte ou a-t-elle été un atout dont les acteurs portuaires se sont saisis? Comment ces derniers font-ils face aux contradictions de la période des « Trente Glorieuses »/« Trente Pollueuses », où s'opposent éloge de la croissance économique et dénonciation des atteintes au cadre de vie? À partir des fonds du Service maritime déposés aux archives départementales des Bouches-du-Rhône, des documents de la chambre de commerce de Marseille et des dossiers – jusqu'alors inexplorés – du PAM, nous proposons d'esquisser un panorama des ravages maritimes, puis de comparer les actions environnementales des autorités portuaires, afin d'en envisager les évolutions, la portée et les limites.

POLLUTIONS INSAISSISSABLES, NUISANCES OMNIPRÉSENTES : ESSAI D'INVENTAIRE

Les limites de l'approche quantitative

Avant l'entrée en vigueur de la convention internationale MARPOL 73/78 le 2 octobre 1983¹⁸ et de son amendement du 5 décembre 1985 stipulant l'obligation de déclarer tout rejet en mer en provenance d'un navire¹⁹, la présence de produits pétroliers le long des côtes berroises et fosséennes est particulièrement difficile à quantifier. Faut-il y voir une simple lacune documentaire, ou bien est-ce le résultat d'une série de dispositifs élaborés consciemment par les contemporains pour rendre invisibles les toxiques et les risques sanitaires associés²⁰? En tout cas, la rareté des données statistiques épouse souvent la faiblesse de l'arsenal réglementaire : jusqu'en 1979, les textes relatifs à la question²¹ n'imposent ni aux

18 Deux textes principaux – accompagnés de leurs annexes – sont regroupés sous l'appellation MARPOL 73/78 : la convention de Londres du 2 novembre 1973 « pour la prévention de la pollution par les navires » et le protocole modificatif de 1978. Voir André Huet, L'infraction de rejet d'hydrocarbures en mer (Convention MARPOL du 2 novembre 1973 et loi n° 83-583 du 5 juillet 1983), *Revue juridique de l'environnement*, n° 4, 1983, p. 295-322.

19 Cet amendement est entré en vigueur le 6 avril 1987. Cf. André Huet, La loi du 31 mai 1990 modifiant et complétant la loi du 5 juillet 1983 réprimant la pollution par les navires, *Revue juridique de l'environnement*, n° 1, 1991, p. 20.

20 Ces mécanismes « d'invisibilisation » des toxiques ont notamment été mis en lumière par Nathalie Jas, Pesticides et santé des travailleurs agricoles en France. Questions anciennes, nouveaux enjeux, *Le Courrier de l'environnement de l'INRA*, n° 59, 2010, p. 51.

21 Archives départementales des Bouches-du-Rhône (désormais AD BdR), 1330 W 4, liste des textes officiels relatifs à la pollution des eaux entre 1964 et 1980. On retiendra

services du port ni à la préfecture de tenir à jour une comptabilité circonstanciée²². Lorsqu'ils sont mentionnés, les chiffres doivent être considérés avec prudence, dans la mesure où ils n'indiquent bien souvent que des rejets constatés, contestés voire médiatisés. Alors que les déversements de grande ampleur échappent rarement au signalement des usagers de la mer, les fuites chroniques de faible volume et les résidus microscopiques passent naturellement inaperçus, sans toutefois s'avérer moins nocifs pour les écosystèmes littoraux.

L'un des recensements les plus détaillés a été réalisé en 1972 au sujet des accidents survenus dans les plans d'eau de Lavéra-Fos de 1954 à 1971²³. Entre ces deux dates, 117 événements impliquant des écoulements pétroliers ont été officiellement dénombrés, soit une moyenne d'environ 7 incidents par an, exception faite des amplitudes extrêmes (16 rejets en 1956 contre un seul en 1959)²⁴. En revanche, aucune estimation n'est avancée sur les volumes dispersés en mer. De même, l'évaluation chiffrée des pollutions nautiques sans accident préalable – c'est-à-dire celles qui sont strictement issues de manœuvres courantes et opérationnelles – fait défaut. Inversement, les occurrences de déversements maritimes liés à des incidents à terre, au niveau des *pipelines* ou des raffineries, ne sont pas mentionnées. Seule la quantité d'hydrocarbures rejetée quotidiennement dans les eaux résiduaires des usines de la région est connue à partir de 1972-1973 – 6,4 tonnes/jour au total –, grâce aux études menées par le SPPPI²⁵. Les données

particulièrement la loi n° 64-1331 du 26 décembre 1964 « réprimant la pollution des eaux de mer par les hydrocarbures », la loi n° 76-599 du 7 juillet 1976 « relative à la prévention et à la répression de la pollution marine » et la circulaire ministérielle du 12 octobre 1978 « relative à la préparation des plans locaux de lutte contre les pollutions accidentelles (plan POLMAR) ».

22 Après la catastrophe de l'*Amoco Cadiz* en 1978, le centre de documentation de l'Institut français du pétrole a entrepris de répertorier l'ensemble des accidents de *tankers* depuis 1951 (nauffrage, échouement, collision, explosion, incendie) ayant impliqué le déversement d'au moins 500 tonnes de produits pétroliers. Cette base de données de dimension internationale a été exploitée par Alain R. Bertrand, *Transport maritime et pollution accidentelle par le pétrole. Faits et chiffres (1951-1999)*, Paris, Éditions TECHNIP, 2000.

23 Archives nationales (désormais AN), 19840136/76, rapport du Port autonome de Marseille sur la pollution par les hydrocarbures en Méditerranée, mars 1972, f° 6-7.

24 *Ibid.*

25 Secrétariat permanent pour les problèmes de pollutions industrielles, créé en 1971. Cf. *infra*, note 79. Le chiffre indiqué ci-dessus correspond à la somme des rejets des raffineries Esso (Fos), BP (Lavéra), CFR (La Mède), Shell (Berre), auxquels s'ajoutent ceux des usines pétrochimiques Naphtachimie (Lavéra) et Shell Chimie (Berre). Données issues de Xavier Daumalin, La création du Secrétariat permanent pour les problèmes de pollutions industrielles Fos/étang-de-Berre. Tournant environnemental ou optimisation d'une ambition industrielle (1971-1985)?, 2018, hal-01862494.

antérieures à 1954²⁶ sont encore plus fragmentaires, au point de rendre vaine toute tentative de bilan numérique. Les documents conservés dans les fonds du Service maritime des Bouches-du-Rhône évoquent à plusieurs reprises la présence d'hydrocarbures le long du rivage ou dans l'étang de Berre, sans que les acteurs ne puissent toujours déterminer la provenance, la nature et la date du déversement qui en est à l'origine²⁷. À cette époque, le constat va tout de même dans le sens d'un état de pollution permanent que certains prélèvements inopinés semblent confirmer : en 1951, les échantillons récoltés « en pleine eau », au large de la plage de Vitrolles par les services du port, ont permis de déceler 30 % « d'huile colorée brun foncé²⁸ ».

L'origine terrestre des nuisances maritimes

Si l'analyse quantitative laisse en suspens bon nombre de questions, l'approche qualitative des nuisances s'avère riche d'enseignements puisqu'elle permet d'appréhender la pluralité des sources de pollutions pétrolières – à la fois terrestres et nautiques – et donc l'omniprésence des risques environnementaux qui y sont associés. Parmi ces sources, figurent d'abord les effluents qui émanent des raffineries et des unités pétrochimiques, soit à cause d'une défaillance matérielle involontaire – fuites des dépôts, ruptures de *pipelines* ou de *sealines* –, soit en raison d'un procédé industriel utilisant volontairement la mer comme exutoire²⁹. Depuis leur installation autour de l'étang de Berre dans les années 1930, les sociétés de raffinage sont régulièrement soupçonnées de porter atteinte aux milieux aquatiques, en y rejetant leurs eaux de refroidissement souillées d'hydrocarbures³⁰. Les enquêtes des inspecteurs des établissements classés entre 1936 et 1946 ainsi que les renseignements communiqués par les raffineurs eux-mêmes montrent que « les eaux résiduaires ne constituent qu'une source

26 C'est-à-dire antérieures à la signature de la convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, Londres, 12 mai 1954 (désormais nommée convention de Londres de 1954).

27 AD BdR, 1937 W 327, dossiers des affaires de pollution des eaux par les hydrocarbures, 1950-1954.

28 AD BdR, 1937 W 327, rapport du directeur du port sur les pollutions de l'étang de Berre, 4 octobre 1951, f° 1.

29 Sur l'ancienneté de cette représentation et de cet usage chez les industriels marseillais, voir Daniel Faget, *Marseille et la mer. Hommes et environnement marin (XVIII^e-XX^e siècles)*, Aix-en-Provence/Rennes, Presses universitaires de Provence/Presses universitaires de Rennes, 2011. Notons qu'en 1946, la Compagnie française de raffinage située à La Mède est prise en flagrant délit de déversement de gasoil en pleine nuit. Cf. AD BdR, 150 W 190, lettre du chef de quartier de l'Inscription maritime de Martigues au directeur de l'Inscription maritime de Marseille, 9 mai 1946.

30 AD BdR, 150 W 190, rapport sur la pollution des eaux de l'étang de Berre, 1946.

insignifiante de contamination³¹ », car elles sont épurées au préalable dans des déshuileurs et des bassins de décantation. Pourtant, les dysfonctionnements et les négligences ne sont pas rares, *a fortiori* dans un contexte où la croissance rapide de la production met les installations à rude épreuve. En 1951, des fissures ont été constatées dans les bacs de la raffinerie Shell-Berre et l'un des deux appareils de déshuilage n'est plus opérationnel³². Dans un rapport circonstancié, le directeur du port en tire la conclusion suivante :

De ce fait, jusqu'à ces derniers temps, seul le nouveau déshuileur de capacité plus faible, a assuré le déshuilage des eaux de rejet. La production étant augmentée, il en résulte que les eaux rejetées sont moins bien épurées. Nous avons fait effectuer un prélèvement du rejet à la mer, l'échantillon analysé a accusé 56 milligrammes par litre³³.

Au-delà de l'évacuation des eaux résiduelles dont la qualité varie en fonction du niveau d'équipement, les accidents dans les raffineries situées sur le rivage peuvent-ils constituer une source supplémentaire de pollution maritime? Même si l'explosion et l'incendie représentent les risques industriels majeurs du secteur³⁴, des ruptures de tubes, des vannes défaillantes ou des erreurs de manipulation sont susceptibles d'entraîner une fuite incontrôlée de produits pétroliers et la formation d'importantes nappes à la surface des plans d'eau. C'est ce qui se produit, entre autres exemples, à Lavéra en 1954, comme le décrit le chef de la section portuaire locale :

Le 9 juillet 1954 à 9 heures, j'ai constaté une quantité importante de pétrole brut entre le môle 1 et le môle 2. Le commandant du port, informé par nos services, demanda l'enlèvement immédiat de ce produit. [...] À 14 heures, alors que nous étions en mesure de commencer l'opération, je demandais la décantation à la Compagnie française de raffinage (CFR). C'est à ce moment qu'en présence du chef de quart de la CFR, M. Wittik, nous avons constaté que le bassin de décantation était rempli de produit brut. Celui-ci avait débordé et coulé à la mer en empruntant la buse de 700 qui sert normalement à l'évacuation des eaux. Après recherches, l'arrivée du brut a été arrêtée par la fermeture d'une vanne de 4 pouces sur une canalisation [...] venant du dépôt de la CFR. [...] (On) m'apprenait par la suite qu'une vanne avariée avait laissé passer le liquide jusqu'à la décantation³⁵.

31 *Ibid.*, p. 1.

32 AD BdR, 1937 W 327, rapport du directeur du port sur les pollutions de l'étang de Berre, 4 octobre 1951, p. 2.

33 *Ibid.*

34 En témoignage, le recensement des incidents survenus dans les quatre raffineries de la région Fos/étang de Berre entre octobre 1966 et octobre 1969 : sur 10 événements, 8 sont des incendies et explosions. D'après AN, 19980321/68, liste des incidents survenus dans les raffineries de l'étang de Berre depuis le 1^{er} octobre 1966, 20 octobre 1969.

35 ACCIAMP, MJ/69319, rapport du chef de section de Lavéra, 14 juillet 1954.

Le navire, source majeure de pollutions

Mais, tant pour les observateurs que pour les responsables portuaires, l'essentiel des déversements visibles et nuisibles sont en réalité dus aux trafics des *tankers*³⁶. Les rejets volontaires liés à la vidange d'eaux de ballast polluées en sont l'une des causes. Il s'agit d'une pratique opérationnelle courante pour les pétroliers en approche des côtes, avant les contraintes imposées par le protocole MARPOL 73/78. Des opérations de déballastage se produisent tout au long de la période considérée malgré les dispositions de la convention de Londres de 1954 qui interdisent le délestage à moins de 50 milles nautiques du littoral³⁷. Les délais de ratification et d'entrée en vigueur du texte dans chaque pays³⁸, le primat de la rentabilité économique des escales ainsi que les difficultés rencontrées pour identifier les navires responsables du déballastage sont autant d'obstacles à l'application de ces règles. Les services portuaires en font l'expérience à de multiples reprises, comme en 1957, lors d'une marée noire qui touche la Côte bleue :

Le 17 février au matin, après une forte houle de sud-est, une partie importante du littoral a été souillée par des hydrocarbures aux environs de Carry. Il y a de fortes chances pour que ce déversement soit le fait d'un pétrolier naviguant sur lest et commençant à déballaster avant d'arriver au port. [...] Il est fort probable que le responsable est : soit l'un des bateaux BP Lavéra ou BP Marseille qui assure l'avitaillement des navires à Marseille [...] soit l'un des deux pétroliers venus charger dans les annexes, le *British Commerce* (15 000 t, produits blancs) ou le *Batissa* (10 000 t, produits noirs). C'est à l'Inscription maritime³⁹ qu'il appartient d'enquêter sur les responsabilités éventuelles dans cette affaire⁴⁰.

À l'instar des sources terrestres de la pollution pétrolière maritime, les rejets provenant des navires peuvent aussi se produire de façon involontaire, lors du chargement et déchargement à quai. Ces événements accidentels sont eux-mêmes

36 Christian Borde, La genèse du tanker : transgression, pollution, régulation (1885-1935), in Alain Beltran, dir., *Les routes du pétrole/Oil Routes*, Bruxelles, PIE Peter Lang, 2016, p. 19-32.

37 AD BdR, 1937 W 327, acte final de la conférence internationale sur la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, 12 mai 1954.

38 En France, les dispositions de la convention de Londres sont entrées en vigueur en 1958, à la suite du décret 58-922 du 7 octobre 1958, publié au *Journal officiel*, 9 octobre 1958, p. 9232.

39 Administration issue du système des classes colbertien de la fin du xvii^e siècle, l'Inscription maritime est chargée de l'enregistrement des appelés au service dans la Marine. Mais elle assure également d'autres missions, dont la police de la navigation. Subissant plusieurs réformes jusqu'au début du xx^e siècle, elle perd ses attributions militaires et est remplacée par l'administration des Affaires maritimes après la réforme de 1965-1967.

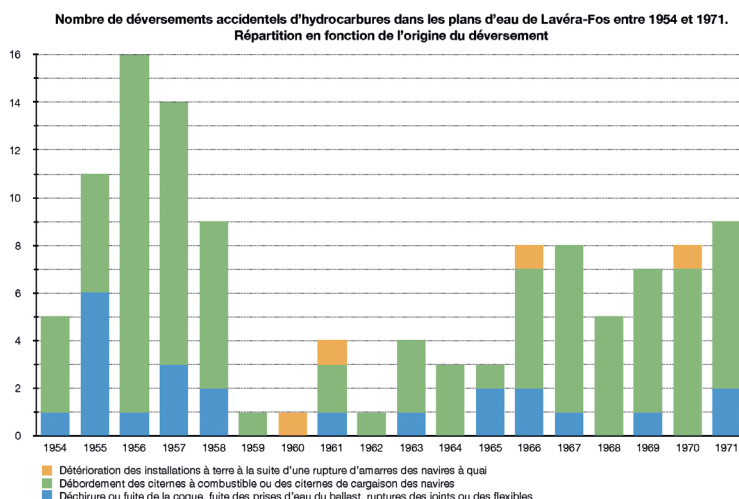
40 ACCIAMP, MJ/69319, lettre du directeur du port de Marseille au président de la chambre de commerce de Marseille, 26 avril 1957. En 1965, c'est la plage de Fos qui est touchée par des galettes d'hydrocarbures en raison d'un déballastage sauvage (ACCIAMP, MJ/69319, lettre du directeur général des concessions au président de la chambre de commerce de Marseille, 4 janvier 1966).

causés par deux facteurs distincts : les défaillances matérielles ou les négligences humaines. L'analyse qualitative des incidents recensés à Lavéra-Fos entre 1954 et 1971 (fig. 2) permet d'en cerner la répartition : seulement 20 % des événements ont été provoqués par des fuites de coques, par des défauts d'étanchéité de ballasts et par des ruptures de flexibles ou de joints⁴¹. L'écrasante majorité des déversements accidentels est liée à des débordements lors du remplissage des citernes de cargaison, du ravitaillement des citernes de combustible (soutage) ou du ballastage. Mauvaises manœuvres, erreurs de vannage et défauts de surveillance sont régulièrement imputés aux équipages, dont les attitudes sont décriées depuis longtemps par les autorités⁴². Faut-il voir, dans l'accumulation des erreurs, le signe d'une impréparation des acteurs face à l'accélération des cadences, à la multiplication des escales et à l'agrandissement des navires? La critique du comportement des marins, n'est-elle pas, surtout, un moyen de minimiser la responsabilité des décideurs portuaires en matière environnementale? Afin de répondre à ces questions, il convient désormais de prendre la mesure de leur implication dans la lutte contre les pollutions.

41 AN, 19840136/76, rapport du Port autonome de Marseille sur la pollution par les hydrocarbures en Méditerranée, mars 1972, f° 6-7.

42 Par exemple, à la suite d'un rejet de pétrole brut en 1946 dans le canal de Caronte, l'équipage du pétrolier américain Brandy-Station est accusé d'avoir commis une série d'erreurs en raison d'un état d'ébriété généralisé à bord (AD BdR, 150 W 190, rapport de l'inspecteur des établissements classés au préfet des Bouches-du-Rhône, 18 avril 1946). Le comportement peu rigoureux de certains marins inquiète d'ailleurs les services de police : « Tout dernièrement, des navigateurs en bordée firent monter à bord de leur pétrolier en cours de chargement quelques prostituées et tous ces gens, dont la plupart étaient ivres, dansaient et fumaient sur le pont du pétrolier, risquant à chaque instant de provoquer un incendie dont je n'ai pas besoin d'indiquer quels auraient été les développements » (AD BdR, 148 W 448, rapport du commissaire de police de Martigues-Port-de-Bouc, 30 octobre 1951).

Fig. 2 - Déversements accidentels d'hydrocarbures à Lavéra-Fos (1954-1971)



Source : AN, 19840136/76, rapport du Port autonome de Marseille sur la pollution par les hydrocarbures en Méditerranée, mars 1972, f° 6-7. Auteur : Fabien Bartolotti

LES ACTIONS ANTI-POLLUTION DE LA CHAMBRE DE COMMERCE ET DU SERVICE MARITIME (1945-1966)

À l'épreuve des doléances

Compte tenu de la multiplicité des sources de rejet et de la prolifération des cas de déversement, la chambre de commerce de Marseille et le Service maritime des Bouches-du-Rhône ont été sensibilisés, très tôt, à la question des risques environnementaux⁴³. Loin d'être ignorés ou relégués au second plan, les problèmes de pollution sont un sujet de préoccupation pour la direction du port, non pas à des fins de protection des écosystèmes, mais à l'aune des enjeux économiques contemporains. Car ces nuisances suscitent des protestations qui menacent l'image de dynamisme et de progrès construite autour de la ressource pétrolière⁴⁴.

Les plaintes émanent d'abord des pêcheurs ; elles s'expriment dès l'entre-deux-guerres, parallèlement au démarrage des activités de raffinage à Berre et dans la

43 Sur la question de la prise de conscience environnementale des acteurs entrepreneuriaux dans la seconde moitié du xx^e siècle, se référer à Daniel Boulet, *Entreprises et environnement en France de 1960 à 1990 : les chemins d'une prise de conscience*, Genève, Librairie Droz, 2006.

44 ACCIAMP, MP/3530/2, brochure « Le pétrole, matière clé du programme de relèvement européen », 1950.

région de Martigues⁴⁵. Au début des années 1950, les contestations s'élargissent à d'autres voix, telles que les entreprises de salines qui déplorent une altération de la qualité des récoltes en raison de la présence d'hydrocarbures dans l'étang⁴⁶. Néanmoins, les pêcheurs demeurent la figure de proue du mouvement. Ils multiplient les doléances à l'endroit des services portuaires, des compagnies maritimes, des raffineurs. Baisse des réserves halieutiques, poissons impropres à la consommation et chute des ventes sont autant de préjudices qui affectent les prud'homies et pour lesquelles elles réclament des indemnités⁴⁷. Leur colère se manifeste lors d'opérations remarquables – blocage du pont tournant de Martigues, barrages maritimes, dépôt du rôle, interruption du paiement des taxes, poursuites judiciaires –, dont certaines perturbent les mouvements des pétroliers le long du chenal de Caronte⁴⁸. Elles s'accompagnent de revendications, parmi lesquelles figurent la mise en place d'une police des ports, l'aggravation des pénalités financières pour les pollueurs ou encore le versement d'une caution d'entrée et de sortie des navires⁴⁹. Le message est relayé par des médias de tendances politiques opposées, contribuant ainsi à attirer l'attention d'un large public sur le sujet. Outre l'appui du journal communiste *La Marseillaise*⁵⁰, les pêcheurs reçoivent, en ces termes, le soutien du chef de file de l'Action française, Charles Maurras :

Ce n'est pas sans fierté que j'ai appris de la presse locale et nationale, l'acte énergique par lequel les pêcheurs de Martigues ont osé la défense de leur art et de leur champ de travail : les bateaux pétroliers qui accèdent à l'étang de Berre ayant répandu sur leurs eaux une longue, large, épaisse nappe de mazout qui empoisonnait le poisson, la grève a été décidée, les rôles déposés et, précaution supérieure, pour mettre la violence au service de la raison, toute la flottille de pêche s'est rassemblée autour du pont de manière à rendre impossible à la flotte marchande toute entrée ou sortie de l'étang. [...] Une amende efficace doit être proportionnée aux facultés du délinquant. Or, celles que l'on inflige couramment sont de l'ordre de 25 000 francs. Pour les compagnies, c'est deux sous. Si vous aviez eu à payer deux sous d'amende pour avoir uriné le long d'un mur, vous recommenceriez au

45 AD BdR, 1937 W 321, dossiers « Pollution des eaux dans les parages de l'étang de Berre, protestation des pêcheurs de Martigues » et « Pollution des eaux par le mazout et les combustibles liquides », 1934-1941.

46 AD BdR, 1937 W 327, lettre de la Compagnie des salins du midi au directeur du port de Marseille, 6 août 1957.

47 AD BdR, 1937 W 327, lettre du préfet à l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées maritimes, 22 février 1950.

48 Une surveillance étroite des pêcheurs est d'ailleurs mise en place par les Renseignements généraux. Cf. AD BdR, 148 W 448, note d'information sur l'activité des pêcheurs de Martigues, 7 janvier 1954.

49 AD BdR, 148 W 449, rapports sur la situation à Martigues, 2 juillet 1952.

50 Cf. Xavier Daumalin, Olivier Raveux, *L'industrialisation du littoral de Fos/étang de Berre : modalités, résistances, arbitrages (1809-1957)*, in Mauve Carbonell *et al.*, dir., *Industrie entre Méditerranée et Europe (XIX^e-XXI^e siècle)*, Aix-en-Provence, Presses universitaires de Provence, 2019, p. 245-259.

premier besoin. Il ne faut pas que les bateaux pétroliers se remettent à uriner dans nos canaux, notre étang et nos ports leur immonde mazout ou leur pétrole brut. Il faut que les compagnies se résignent à construire ou à refaire leurs bateaux avec des joints qui joignent, des fermetures qui ferment et des cloisons étanches incapables de laisser passer d'ignobles liquides. Si les bateaux pétroliers ont envie de faire pipi, qu'ils le fassent dans des entonnoirs décents, aboutissant à des *pipelines* propres et sérieux, aboutissant eux-mêmes non aux eaux mais à la terre, où seront construits des bassins réservoirs : ainsi, et par dessus le marché, leur précieux « or noir » ne sera pas perdu. Mais ces réparations, ces aménagements sont coûteux, et les compagnies aimeront toujours mieux les étudier, tant qu'elles n'auront pas reçu une bonne leçon. L'amende doit être lourde. Il faut qu'on la sente passer [...] ⁵¹.

Préoccupation économique ou conscience environnementale ?

Du point de vue de la chambre de commerce, ces protestations entravent la bonne marche de l'activité pétrolière dans laquelle elle a investi ⁵². Il faut dire que les hydrocarbures représentent « la nouvelle jeunesse de l'industrie marseillaise ⁵³ » ; ils apparaissent aux contemporains comme un instrument de résistance à la crise des filières industrialo-portuaires traditionnelles. Alors que tout est fait pour attirer les poids lourds du secteur et développer des infrastructures capables d'absorber la hausse des arrivages ou l'augmentation des tonnages navals, les décideurs sont confrontés à des voix discordantes pointant les effets négatifs de ces nouveaux trafics et menaçant, *de facto*, la réputation du port. À défaut de pouvoir endiguer les déversements ou contraindre les pollueurs, leur objectif est de défendre les choix de reconversion économique et de résoudre les problèmes au cas par cas. La Chambre privilégie à cet égard une démarche de conciliation entre les sinistrés, les raffineurs, les compagnies maritimes et les services de l'État. En 1957, de longues négociations aboutissent à la loi d'interdiction de la pêche dans l'étang de Berre, assortie d'une indemnité compensatoire de 450 millions de francs versée

51 AD BdR, 148 W 449, copie de l'article de Charles Maurras dans *Aspects de la France*, 11 juillet 1952. La prise de position de Maurras, membre du Félibrige et théoricien du nationalisme intégral, reflète plus généralement le point de vue des milieux conservateurs, qui considèrent le pétrole comme un objet de modernité exogène, néfaste à l'identité et au patrimoine régionaux. Elle fait également écho aux manifestations organisées par le Félibrige au début du xx^e siècle contre l'implantation du groupe industriel belge Solvay dans la calanque de Port-Miou. Cf. Xavier Daumalin, Les beautés « naturelles » méditerranéennes à l'épreuve des multinationales industrielles : l'affaire de la calanque de Port-Miou, in Marie-Françoise Attard-Maraninchi *et al.*, dir., *Engagements. Culture politique, guerres, mémoires, mondes du travail xviii^e-xx^e siècle*, Aix-en-Provence, Presses universitaires de Provence, 2016, p. 361-374.

52 La chambre de commerce finance la réalisation des trois môles pétroliers du port de Lavéra entre 1950 et 1959, à hauteur de 5,4 milliards de francs. Cf. AN, 19770752/61, avis de l'inspecteur général des Ponts et Chaussées sur les travaux de Lavéra, 10 avril 1958.

53 D'après l'expression de Louis Pierrein, Le port de Marseille, *L'information géographique*, n° 3, 1950, p. 103-108.

aux prud'homies⁵⁴. L'épisode montre que les attitudes des acteurs portuaires à l'égard des atteintes environnementales relèvent davantage d'une gestion des contestations, plutôt que d'une réelle politique de prévention des risques.

Le pouvoir de nuisance économique des victimes de pollutions serait-il plus dommageable pour le port que les nuisances environnementales elles-mêmes ? La documentation invite à ne sacrifier à aucune conclusion hâtive, car la position de la direction s'avère bien plus complexe qu'il n'y paraît. Nombre de responsables prennent part à des instances pionnières de gestion concertée, telle que « la commission départementale de pollution des eaux » instaurée en 1948 puis remaniée en 1953 après la mise en service des bassins de Lavéra⁵⁵. Chambre de commerce, Service maritime, Inspection des établissements classés, prud'homies de pêcheurs, compagnies de raffinage et entreprises chimiques y sont représentés sous l'autorité du préfet, afin de réguler la question des rejets d'effluents dans les cours d'eau ou dans la mer⁵⁶. Parallèlement, les cadres portuaires siègent au « comité de défense et de salubrité de la région ouest de Marseille et de l'étang de Berre », association créée à l'initiative du maire de Martigues en 1952 pour « collaborer en vue de la sauvegarde de la santé publique, de ce qui reste des produits de la pêche [...] de nos côtes, nos plages, nos sites, contre toutes atteintes dégradantes au patrimoine naturel⁵⁷ ». Bien que ces organes n'aient pas de pouvoirs particuliers pour empêcher ou limiter les déversements ; bien qu'ils soient parfois le lieu d'échanges stériles où chacun campe sur ses positions et dénie ses responsabilités⁵⁸, ils actent néanmoins une certaine prise de conscience des problématiques environnementales.

54 ACCIAMP, MF/2311, registre 166, délibération du 22 février 1957, f° 109-116.

Avancée par les compagnies pétrolières au nom de la Chambre – en contrepartie de rabais spéciaux octroyés sur le péage des taxes portuaires –, la somme est ensuite répartie individuellement entre les pêcheurs en fonction de leur niveau d'activité et suivant un barème fixé par une commission spécialement nommée. Cf. ACCIAMP, 1997/220/1, répartition de l'indemnisation des pêcheurs de Martigues, 9 mai 1958.

55 ACCIAMP, AC/253, lettre du chef de service d'inspection des établissements classés au président de la chambre de commerce, 13 octobre 1953.

56 ACCIAMP, AC/253, arrêté préfectoral du 25 janvier 1954.

57 ACCIAMP, MM/531, composition du bureau et statuts de l'association, 9 septembre et 27 octobre 1952.

58 Lors des séances de la commission départementale de pollution des eaux, les raffineurs ont tendance à minimiser la situation : ils nient les sources de pollution permanente liées à leurs activités et insistent sur le caractère strictement accidentel – donc aléatoire – des déversements. Voir ACCIAMP, AC/253, procès-verbal de la commission départementale de pollution des eaux, 19 mars 1954.

Des équipements nécessaires

C'est d'ailleurs cette prise de conscience – dont l'échelle dépasse la région – qui stimule les premières tentatives de normalisation des rejets maritimes, tant au niveau international que national. L'autorité portuaire suit les évolutions consenties dans le sillage de la convention de Londres de 1954 – amendée en 1962 – puis de la loi du 26 décembre 1964⁵⁹, sans toutefois manquer d'en souligner l'inconsistance. À l'occasion d'un énième cas de déballastage non loin des côtes en 1957, le directeur du port déplore que la France n'ait pas ratifié, à cet instant, la convention et ne dispose pas d'un arsenal législatif à la hauteur de la situation⁶⁰. La faiblesse des moyens affecte les missions de surveillance, de répression et d'enquête face aux plaintes, aux signalements ou aux flagrants délits de pollution⁶¹. Dès lors, l'identification de la provenance des rejets et la détermination des responsabilités sont des tâches d'autant plus difficiles que les compétences territoriales en matière de police maritime ne sont pas toujours clairement délimitées ou respectées⁶².

Au-delà des atermoiements et autres insuffisances réglementaires, le port demeure confronté à l'urgence des situations de pollution. S'il ne cesse de décliner toute responsabilité en cas de présence d'hydrocarbures en mer⁶³, il se préoccupe malgré tout du nettoyage des plans d'eau, ne serait-ce que pour des raisons de sécurité. Cadres et ingénieurs s'intéressent ainsi aux techniques de dispersion des nappes, grâce à la pulvérisation de substances chimiques dissolvantes⁶⁴, puis aux procédures de récolte des produits pétroliers, à l'aide de barrages flottants, de chalands, d'écumoirs, de pompes, de bassins de décantation et de séparateurs/

59 La loi n° 64-1331 du 26 décembre 1964 intègre dans la législation française les principes de la convention de Londres. Elle prévoit une pénalisation des déballastages sauvages, jusqu'à 5 millions de francs d'amende et deux ans d'emprisonnement.

60 ACCIAMP, MJ/68319, lettre du directeur du port de Marseille au président de la chambre de commerce de Marseille, 26 avril 1957.

61 AD BdR, 150 W 190, lettre du chef de quartier de l'Inscription maritime de Martigues au directeur de l'Inscription maritime de Marseille, 9 mai 1946.

62 *Ibid.*, f° 2. En fonction du lieu et de l'origine de la pollution (domaine portuaire, eaux territoriales, littoral, étang, navires en rade), les enquêtes peuvent être du ressort du Service maritime des Ponts et Chaussées, de l'Inscription maritime ou des deux services à la fois.

63 Tel est le cas en 1951 : « Le président fait remarquer que l'appontement de La Mède n'a pas été fait par la Chambre mais appartient à la Compagnie française de raffinage. C'est donc à cette société de faire le nécessaire pour éviter ces incidents ». D'après ACCIAMP, MF/2311, registre 160, délibération du 19 janvier 1951, f° 13.

64 Des expériences sont effectuées dès septembre 1941 dans les bassins de Marseille avec du sulforicinate de soude et du tétrachloréthane (AD BdR, 1937 W 321, procès-verbal n° 3 sur le nettoyage des plans d'eau, 16 septembre 1941).

centrifugeurs⁶⁵. Après de multiples essais, la récupération des substances ainsi que leur recyclage dans les raffineries⁶⁶ apparaissent comme les solutions les plus efficaces et les plus avantageuses sur le plan économique. Pour disposer de la main d'œuvre et du matériel nécessaires, des entreprises de réparation navale et des associations sont mises à contribution⁶⁷, tandis que des commandes sont progressivement passées auprès des fournisseurs d'équipements spécialisés. Les efforts ne passent pas inaperçus dans le monde maritime. Lorsqu'en 1960, l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime établit un état des lieux de l'outillage de dépollution, Marseille-Lavéra figure parmi les ports les mieux pourvus de France⁶⁸. Qu'en advient-il au moment où la chambre de commerce et le Service maritime perdent leurs prérogatives sur l'administration des bassins ?

LA POLITIQUE ENVIRONNEMENTALE DU PORT AUTONOME DE MARSEILLE (PAM), ENTRE PERMANENCES ET MUTATIONS (1966-1979)

Changement d'échelle

Dès leur entrée en fonction en 1966, les dirigeants du PAM n'ignorent rien des problèmes environnementaux qui touchent les rives de l'étang de Berre et du golfe de Fos. Car leur parcours individuel s'inscrit dans une certaine continuité avec les autorités précédentes, à rebours de toute idée de rupture induite par la loi d'autonomie⁶⁹. Le premier directeur général de l'Établissement public, Charles Barrillon, n'est autre qu'un ingénieur des Ponts et Chaussées qui a déjà assuré la direction du port entre 1961 et 1966⁷⁰. Quant au premier président du conseil d'administration, Léon Bétous, il est un ancien représentant du syndicat

65 ACCIAMP, MJ/68319, note du directeur de l'outillage et des bassins de radoub, 8 juin 1954.

66 AD BdR, 1937 W 327, lettre du directeur du port de Marseille au directeur des ports maritimes et des voies navigables auprès du ministère des Transports, 10 mars 1962.

67 C'est le cas de l'association L'Espoir. Fondée par l'industriel marseillais du soufre Antoine Boude, elle procure du travail à d'anciens détenus et intervient pour le nettoyage des plans d'eau dans les années 1950. Cf. AD BdR, 1937 W 327, dossier sur la récupération du mazout en mer par l'association L'Espoir, 1952-1954.

68 ACCIAMP, MM/5322, réponse au questionnaire du 26 août 1960 sur la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures.

69 « Le port devient autonome, c'est-à-dire qu'il perd son... autonomie locale » au profit de l'État, selon Jacques Garnier et Jean-Benoît Zimmermann, L'aire métropolitaine marseillaise et les territoires de l'industrie, *Géographie, économie, société*, n° 2, 2006, p. 223.

70 AD BdR, 135 W 534, note d'information du chef de service régional des Renseignements généraux au sujet de Charles Barrillon, 10 juillet 1968.

professionnel des pilotes ayant occupé de hautes fonctions à la chambre de commerce jusqu'à son accession à la présidence en 1960⁷¹. Les deux hommes savent donc à quel point les pollutions constituent un enjeu de plus en plus saillant de la vie portuaire. L. Bétous s'est d'ailleurs impliqué dans la résolution des conflits qui ont ébranlé l'économie pétrolière dans les années 1950. Après avoir siégé à la commission départementale de pollution des eaux comme représentant de l'assemblée consulaire⁷², il a été l'une des chevilles ouvrières des négociations avec les pêcheurs de Martigues et a reçu les remerciements de la Chambre pour son action décisive à l'occasion de l'accord de 1957⁷³.

Fort de l'expérience de ses cadres, le PAM s'engage dans la gestion des nuisances en faisant face à de nouveaux défis. L'aménagement d'une vaste zone industrialo-portuaire (ZIP) dans le golfe de Fos, où des postes pour *supertankers* de 200 000 tonnes sont mis en service à partir de 1968, démultiplie de façon considérable les risques de pollution maritime. La nature des contestations environnementales s'en trouve modifiée. Celles-ci ne sont plus uniquement le fait des usagers de la mer qui subissent les déversements; elles émanent désormais des militants écologistes, porteurs d'un discours alternatif sur la croissance, en totale opposition avec la rhétorique des « Trente Glorieuses⁷⁴ ». Bien que les sources consultées ne permettent pas de saisir toute l'étendue des tensions avec les contestataires – puisqu'elles se manifestent souvent à l'oral –, le PAM tente de les apaiser, sinon de les arbitrer, en conciliant impératifs économiques et exigences environnementales. En juillet 1970, après de longs débats entre les membres du conseil d'administration, le cahier des charges de la ZIP de Fos est approuvé⁷⁵. Principalement destiné aux industriels qui s'y installent, le document fait apparaître plusieurs clauses traitant de l'évacuation des rejets liquides et des pollutions de la mer. L'esprit de ces dispositions est d'obliger tous les acteurs de la zone à épurer leurs effluents, à se mettre en conformité avec la réglementation en vigueur⁷⁶ et à faire preuve de transparence à l'égard de l'autorité portuaire en cas d'incident.

71 ACCIAMP, MF/3611, dossier personnel de Léon Bétous.

72 ACCIAMP, AC/253, lettre du président de la chambre de commerce au préfet des Bouches-du-Rhône, 8 février 1954.

73 ACCIAMP, MF/2311, registre 166, délibération du 22 février 1957, f° 109-116.

74 Le groupe « Survivre et vivre », co-fondé par le mathématicien Alexandre Grothendieck, s'est montré très incisif à l'encontre du « monstre de Fos ». Cf. *Survivre et vivre Méditerranée*, hors série, juin 1972 et Céline Pessis, *Survivre et vivre. Critique de la science, naissance de l'écologie*, Paris, L'échappée, 2014. Sans être aussi radicale, l'approche critique est également de mise dans l'enquête sociologique de Bernard Paillard, Claude Fischler, *La damnation de Fos*, Paris, Éditions du Seuil, 1981.

75 ACGPMM, CA du 10 juillet 1970, « Zone industrialo-portuaire de Fos : cahier des charges du Port autonome ».

76 Depuis le décret modificatif du 1^{er} avril 1964, la législation oblige l'industriel à déclarer les modes de traitement et d'évacuation des émanations, effluents et déchets. Se référer à

Surveiller et prévenir

Dans le sillage des « cent mesures pour l'environnement » proposées par le rapport Armand et portées par le chef du gouvernement Jacques Chaban-Delmas devant le conseil des ministres en juin 1970⁷⁷, le PAM entend remédier aux inconsistances de la prévention et du contrôle des pollutions pétrolières. Il travaille particulièrement à l'installation d'un réseau de surveillance, d'alerte et d'étude qui permet de dresser un état des lieux des nuisances. Le recensement des accidents pétroliers dans les bassins de Lavéra-Fos effectué en 1972 et transmis aux services ministériels s'inscrit pleinement dans cette démarche⁷⁸. En outre, l'objectif entre en résonance avec les missions assignées au Secrétariat permanent pour les problèmes de pollution industrielle (SPPPI) de la zone de Fos/étang de Berre, nouvellement créé en 1971, auprès du préfet des Bouches-du-Rhône et animé par un ingénieur en chef des Mines⁷⁹.

Le PAM apporte une importante contribution financière au programme d'études initial mené par le SPPPI sur la pollution des eaux, avec un apport de 400 000 francs, soit 20 % du coût total de l'opération⁸⁰; opération dont les résultats permettent de fixer des normes de rejet et d'encourager les raffineries ainsi que les usines pétrochimiques à améliorer le traitement de leurs eaux résiduaires. Les initiatives du PAM assurent aussi le démarrage rapide d'une cellule de police anti-pollution au sein du Service maritime des Bouches-du-Rhône en 1973, en mettant à disposition de la structure une équipe de quatre agents dirigés par un ingénieur, en fournissant du matériel et en alimentant le budget de fonctionnement à hauteur de 500 000 francs. La cellule, qui est chargée de veiller au respect de la réglementation maritime du golfe de Fos et de l'étang de Berre, contrôle ainsi l'application et l'efficacité des mesures prises par le SPPPI avant d'en référer aux collectivités locales⁸¹. La prévention ne saurait se limiter au recensement et à la surveillance. Elle peut consister à encourager

Corinne Lepage-Jessua et Christian Huglo, La législation sur les nuisances industrielles, *Annales des Mines*, juillet-août 1979, p. 29-40.

77 Voir Florian Charvolin, L'invention du domaine de l'environnement au tournant de l'année 1970 en France, *Strates* [En ligne], n° 9, 1997, mis en ligne le 19 octobre 2005, consulté le 30 novembre 2018. URL : <http://journals.openedition.org/strates/636>.

78 AN, 19840136/76, rapport du Port autonome de Marseille sur la pollution par les hydrocarbures en Méditerranée, mars 1972.

79 La feuille de route de l'organisme a été fixée par le protocole interministériel du 24 novembre 1971. Cf. ACGPMM, CA du 8 juin 1972, lettre de l'ingénieur en chef des Mines, 3 mai 1972.

80 ACGPMM, CA du 8 juin 1972, rapport sur la lutte contre les pollutions par les industries, 31 mai 1972, f° 3.

81 ACGPMM, CA du 26 octobre 1973, rapport sur la création d'une cellule antipollution, 12 octobre 1973.

de nouvelles pratiques et à responsabiliser les acteurs. Tel est le rôle de stations de déballastage, infrastructures destinées à récupérer les résidus d'hydrocarbures présents dans les cuves et ballasts, avant rejet des eaux épurées en mer. Là encore, le PAM poursuit et amplifie un effort initié avant lui par la chambre de commerce afin de se conformer à la convention internationale de 1954. Après la mise en service de bacs de décantation réservés aux eaux de ballasts à Lavéra en 1959⁸² et d'une station à Marseille-Mourepiane en 1965⁸³, une troisième infrastructure de dépollution est créée à Fos en 1971 avec des capacités de traitement accrues dimensionnées aux *supertankers*⁸⁴.

La dépollution, un atout économique?

L'accélération du gigantisme naval dans les années 1970 ne pose pas seulement un problème d'accueil au sein des infrastructures portuaires; elle fait craindre des déversements accidentels de grande ampleur, des marées noires dévastatrices. Le sujet suscite l'inquiétude de l'opinion et des pouvoirs publics depuis les naufrages du *Torrey Canyon* dans la Manche en 1967 (120 000 tpl) et de l'*Amoco Cadiz* au large des côtes bretonnes en 1978 (230 000 tpl). Tous deux ont provoqué des catastrophes écologiques traumatisantes; catastrophes dont la médiatisation a alimenté de multiples controverses sur la sûreté des littoraux. Au-delà de la réaction impulsée par le protocole MARPOL 73/78 à l'échelle internationale et par le plan POLMAR à l'échelle de la France (1978), le PAM se dote de moyens spécifiques. De manière générale, ils se répartissent en trois catégories : des barrages flottants pour isoler les nappes en mer, des embarcations équipées d'un système de pompage et des produits chimiques dispersants⁸⁵. Entre 1975 et 1977, 4,8 millions de francs sont alloués à l'acquisition, à l'extension et au renouvellement de ce parc d'outils⁸⁶.

Les mesures préventives et les dépenses consenties portent-elles leurs fruits? Si les statistiques du SPPPI font état d'une baisse significative – mais toujours insuffisante – des teneurs en hydrocarbures dans les effluents industriels (345 kg/

82 AD BdR, 1937 W 327, lettre du directeur du port de Marseille, 16 mars 1963.

83 ACGPMM, CA du 24 juin 1977, rapport du directeur des travaux neufs sur la station de déballastage de Mourepiane, 10 juin 1977.

84 AN, 19840136/76, rapport du Port autonome de Marseille sur la pollution par les hydrocarbures en Méditerranée, mars 1972.

85 ACGPMM, CA du 23 juillet 1976, note sur la pollution par les hydrocarbures, f° 3-5, juin 1976. Les substances chimiques pulvérisées sur les nappes masquent les nuisances plus qu'elles ne les éradiquent. En fonction du produit utilisé, les polluants sont soit soumis à une sédimentation qui les précipite au fond de la mer, soit à une émulsion qui les fractionne en micro-particules. Dans les deux cas, ils restent nocifs pour les écosystèmes jusqu'à leur biodégradation.

86 ACGPMM, CA du 28 avril 1978, tableau récapitulatif des dépenses engagées au titre de la pollution par les hydrocarbures, 3 avril 1978.

jour en moyenne en 1985 contre 6,4 tonnes/jour en 1972-1973⁸⁷), l'investissement bénéficie au port bien au-delà des considérations de sécurité ou de prévention. Au gré des décisions et des équipements commandés, la lutte contre la pollution apparaît comme un véritable secteur d'activité et un débouché économique pour les acteurs qui y prennent part. La nécessité de nettoyer les plans d'eau ne donne-t-elle pas l'occasion à des entreprises – voire aux compagnies pétrolières elles-mêmes – de mettre à disposition de leurs clients portuaires de nouveaux produits, tels que des agents chimiques de dispersion, des barrages ou des pompes? La présence de stations de déballastage n'offre-t-elle pas la possibilité à des sociétés de se spécialiser dans la dépollution des *tankers*? Les résidus pétroliers recueillis dans les bassins de décantation ne sont-ils pas recyclés et donc valorisés selon des procédures spécifiques, susceptibles de donner lieu à des formations professionnelles? Dans la région marseillaise, ces opportunités apparaissent comme autant de pistes de relance pour surmonter la crise de 1979. Confronté à la baisse des trafics pétroliers au cours de la décennie 80, le PAM tente alors de construire l'image d'un port propre de renommée internationale et de « vendre » sa maîtrise environnementale sur d'autres rives⁸⁸.

CONCLUSION

Au terme de cette exploration, force est de constater que les responsables du port de Marseille n'ont attendu ni la fin de la croissance pétrolière, ni le naufrage de l'*Amoco Cadiz* ni les plans POLMAR pour se préoccuper des rejets de produits bruts ou raffinés dans les eaux de Fos/étang de Berre, et pour se prémunir, par là même, contre toute entrave à l'activité économique. Malgré l'efficacité limitée des dispositifs de prévention, la faiblesse des moyens engagés et l'insuffisance de certains résultats, les autorités portuaires voient leur rôle s'affirmer entre 1945 et 1979 : elles apparaissent comme un acteur incontournable de la gestion des nuisances dans un espace-laboratoire des problématiques environnementales. Qu'il s'agisse de participer à la surveillance des sources de pollution ou de conduire des enquêtes sur la provenance des déversements; qu'il s'agisse de prendre part aux démarches pionnières et balbutiantes d'action concertée ou d'entreprendre des négociations avec les sinistrés; qu'il s'agisse, enfin, d'acquérir des outils pour la récupération des nappes d'hydrocarbures en mer ou de construire des stations de déballastage ainsi que des bacs de décantation, les décideurs portuaires ont pris des mesures concrètes pour lutter contre les pollutions, en réponse aux

87 Données issues de Xavier Daumalin, La création du Secrétariat permanent pour les problèmes de pollutions industrielles Fos/étang-de-Berre..., art. cité. Pour un rappel des raffineries et usines pétrochimiques concernées, cf. *supra*, note 25.

88 ACGPMM, CA du 26 janvier 1990, rapport sur l'activité et la situation du port en 1989, f° 29.

critiques des contemporains ou à la médiatisation des catastrophes écologiques. Si l'amplification et la rationalisation de ces opérations s'effectue essentiellement sous l'égide du Port autonome, l'établissement ne fait souvent que poursuivre les efforts entrepris par la chambre de commerce et le Service maritime des Ponts et Chaussées. En fait, le véritable bouleversement se situe dans l'évolution des rapports de force entre enjeux économiques et impératifs environnementaux au cours de la décennie 1970. Se prévalant d'une expertise susceptible d'être exportée à l'étranger, le PAM façonne progressivement l'image d'un complexe industrialoportuaire propre, tant pour légitimer l'orientation productive et commerciale de la région depuis la Libération, que pour trouver de nouveaux débouchés dans le secteur de la dépollution au lendemain du second choc pétrolier.