



HAL
open science

Du pétrolier à l'aquatier. Boires et déboires de l'opération Marseille Aqua Export (1983-1990)

Fabien Bartolotti

► **To cite this version:**

Fabien Bartolotti. Du pétrolier à l'aquatier. Boires et déboires de l'opération Marseille Aqua Export (1983-1990). Fabien Bartolotti, Gilbert Buti, Xavier Daumalin, Olivier Raveux. Les outils de l'activité portuaire en Europe méditerranéenne et atlantique (XVIIe-XXe siècle), Presses universitaires de Provence, pp.65-77, 2021, 979-10-320-0320-6. hal-03271614

HAL Id: hal-03271614

<https://amu.hal.science/hal-03271614>

Submitted on 29 Mar 2022

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.

Du pétrolier à l'aquatier

Boires et déboires de l'opération Marseille Aqua Export (1983-1990)

Fabien BARTOLOTTI
Aix-Marseille Université / CNRS, TELEMME

Spécialisés, depuis les années 1950, dans l'importation et la transformation d'hydrocarbures, les trois espaces portuaires marseillais – « bassins est », Lavéra et Fos-sur-Mer – sont sérieusement touchés par le second choc pétrolier de 1979. La baisse sensible des importations de produits bruts – 68 millions de tonnes par an en moyenne entre 1970 et 1979, contre 51 millions de 1980 à 1992¹ – a entraîné un affaiblissement de la fonction industrielle, avec une diminution des volumes de raffinage sur les rives du golfe de Fos et de l'étang de Berre², un ralentissement de la production pétrochimique³ ainsi qu'une paralysie des activités de maintenance des tankers aggravée par la faillite des ateliers Terrin⁴ (voir graphique 1).

-
- 1 D'après les archives du cabinet du Grand Port maritime de Marseille (désormais ACGPMM), rapports annuels du conseil d'administration du Port autonome de Marseille (PAM) sur la situation du port et l'état des services, 1971-1993.
 - 2 La quantité de pétrole brut importée par les quatre raffineries de la région (Esso à Fos, Shell à Berre, CFP-Total à La Mède et BP à Lavéra) passe de 31 millions de tonnes en 1979 à 17 millions de tonnes en 1983 (d'après ACGPMM, rapports annuels du conseil d'administration du PAM sur la situation du port et l'état des services, 1980-1984).
 - 3 En témoignent la mise sous cocon puis le démantèlement entre 1976 et 1987 de l'usine BP-Cap Lavéra qui fabrique des protéines unicellulaires à partir de dérivés d'hydrocarbures. Désignée dans la presse à travers l'image du « steak au pétrole », cette production destinée à la nourriture animale a été commercialisée sous la marque Toprina et a symbolisé la croissance immodérée du secteur pétrochimique avant les chocs pétroliers. Voir Jacques Senez, « The economical aspects of single cell protein production from petroleum derivatives », in Daham I. Alani, Murray Yoo-Young (ed.), *Perspectives in Biotechnology and Applied Microbiology*, London, New York, Elsevier, 1986, p. 33-48 et archives de la chambre de commerce et d'industrie Aix-Marseille-Provence (désormais ACCIAMP), note d'information de BP France sur l'usine de protéines Cap-Lavéra, 14 mars 1972.
 - 4 Sur la crise du groupe Terrin qui dominait le secteur de la réparation des pétroliers à Marseille depuis les années 1950, cf. Xavier Daumalin, Laurence Américi, *Les dynasties marseillaises de la Révolution à nos jours*, Paris, Perrin, 2010, p. 285-300.

Au-delà des conséquences sociales dévastatrices pour la ville, la crise révèle les inconvénients de la monodépendance pétrolière ; elle met au jour les fragilités d'une économie littorale quasi exclusivement tournée vers les hydrocarbures, dont les flux pouvaient représenter jusqu'à 90 % du trafic maritime total⁵ et constituer la principale source de revenus de l'autorité portuaire. Au début des années 1980, la diversification des trafics et la recherche de nouvelles opportunités commerciales deviennent ainsi d'impérieux instruments de résilience sur lesquels planchent les décideurs locaux. Parmi elles figure l'exportation d'eau douce par bateaux-citernes vers des pays en situation de sécheresse.

Chez les historiens, l'apparition de ces échanges internationaux de vrac liquide est encore méconnue⁶. Ce sont surtout les géographes qui se sont intéressés au sujet, à l'aune de deux thématiques phares de leur discipline : d'une part, la gestion durable de la ressource hydrique, d'autre part, les dynamiques géopolitiques résultant de sa marchandisation croissante. On doit notamment à Frédéric Lasserre d'avoir étudié les projets récurrents d'acheminement d'eau douce canadienne par des aquatiers vers les États-Unis, le Mexique et d'autres pays hors ALENA, tout en insistant sur l'échec de telles initiatives en raison de leur faible rentabilité⁷. En fait, les transferts massifs d'eau par voie maritime ne sauraient être assimilés à des desseins farfelus, sans lendemain, qui alimentent de temps à autre les rubriques de l'actualité⁸. Loin d'être purement anecdotiques, loin d'être cantonnés à des solutions d'urgence lors d'événements exceptionnels⁹, ils s'inscrivent dans une histoire complexe où le marché de l'or noir se mêle à celui de l'or bleu ; une histoire marquée par les discours

-
- 5 Pourcentage de l'année 1973, calculé sur la base de l'ensemble des trafics d'hydrocarbures bruts et raffinés à l'import-export, par rapport au tonnage total de l'activité portuaire. D'après ACGPMM, CA du 28 juin 1974, rapport du conseil d'administration du PAM sur la situation du port et l'état des services pour l'année 1973.
 - 6 L'eau conditionnée en barriques, tonneaux ou bouteilles – et non transportée en vrac – est en revanche fréquemment mentionnée dans les travaux historiques ou les sources de première main. Si les exportations d'eau minérale sont bien attestées au XIX^e siècle, en particulier en Europe dans le cadre du trafic fluvial de marchandises diverses (cf. *Archives du commerce et de l'industrie agricole et manufacturière*, vol. 9, 1835, p. 145), l'eau est avant tout une ressource vitale pour les équipages et une denrée indispensable pour l'avitaillement des navires. Sur cet usage ancien, voir François Kereveur, *L'eau de boisson sur les navires à travers l'histoire*, thèse de doctorat en pharmacie, Université de Nantes, 1996, 301 f°. Du reste, compte tenu de l'espace occupé par les tonneaux et des risques de pénurie en cas de voyage au long cours, des dispositifs de distillation pour dessaler l'eau de mer sont mis au point au début du XIX^e siècle (cf. *Annales d'hygiène publique et de médecine légale*, vol. 43, 1850, p. 448-449).
 - 7 Cf. Frédéric Lasserre, « Les projets d'exportation d'eau du Québec : grandeur et déclin d'un levier de développement national », *Hérodote*, n° 165, 2017, p. 157-160. Les autorités canadiennes ont d'ailleurs réalisé ou commandé plusieurs rapports sur les exportations maritimes d'eau douce : Gouvernement de Terre-Neuve et Labrador, *Export of Bulk Water from Newfoundland and Labrador*, rapport du Comité ministériel d'examen de l'exportation d'eau en vrac, octobre 2001, 68 f°.
 - 8 L'un des derniers développements en date est le programme XXL-REFRESH, conduit avec le soutien financier de la Commission européenne. Il vise à réactiver un projet de transport d'eau douce au moyen de barges flexibles (*waterbags*) spécialement construites pour ce trafic. Voir « XXL-REFRESH, bringing a modular technology for fresh water sea-transportation to full scale », en ligne : https://cordis.europa.eu/result/rcn/183909_en.html (consulté le 26 septembre 2018).
 - 9 Sur les livraisons d'eau douce à la suite d'une catastrophe naturelle, voir Frédéric Lasserre (dir.), *Transferts massifs d'eau. Outils de développement ou instruments de pouvoir ?*, Québec, Presses de l'université du Québec, 2009, p. 25.

technicistes issus de la rhétorique des « Trente Glorieuses¹⁰ » mais aussi par les réflexions sur l'économie post-pétrolière et ses enjeux environnementaux. Au cours des années 1980, c'est en Méditerranée et en particulier dans la cité phocéenne que ces expériences ont été les plus abouties, avec le lancement d'une opération nommée « Marseille Aqua Export ».

Les dossiers des conseils d'administration du Port autonome de Marseille (PAM), complétés par d'autres fonds documentaires – notamment les archives privées d'anciens cadres du PAM¹¹ –, permettent d'en retracer les origines, d'en saisir les ressorts et d'en envisager la portée. Comment se construit le secteur du transport maritime d'eau douce dans le sillage du choc pétrolier de 1979 ? Quels outils ont été mobilisés ? Grâce à quels acteurs et à quelles stratégies ? Quels en sont, enfin, les apports et le bilan pour l'activité portuaire ?

Genèse d'un trafic

Le projet de convoier régulièrement des quantités importantes d'eau en vrac au-delà des mers et des océans n'est pas né à Marseille. Il prend d'abord corps aux États-Unis dans les années 1950, lorsque l'océanographe John D. Isaacs propose de remorquer de gigantesques icebergs tabulaires de plusieurs millions de tonnes en provenance de l'Antarctique afin de fournir de l'eau douce aux régions arides à un prix très attractif, inférieur à 1 dollar par mètre cube¹². S'appuyant sur des cas historiques d'utilisation commerciale de la glace naturelle, il entreprend plusieurs études scientifiques, portant sur la faisabilité technique et économique de l'opération. D'autres chercheurs emboîtent le pas dans les années 1970. Leurs travaux prouvent qu'avec une puissance de remorquage importante, une vitesse appropriée ainsi qu'une sélection optimale de la route en fonction des courants, il est possible de tracter la glace sur de longues distances en conservant une masse suffisamment importante à l'arrivée pour que son exploitation soit avantageuse¹³. L'idée séduit le prince et entrepreneur Mohamed al-Fayçal¹⁴, qui est alors engagé dans l'approvisionnement

10 Voir 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.

11 Je tiens à remercier chaleureusement Didier Picheral et Bernard Genet, fondateurs de l'association Histopormar (Histoire et mémoire contemporaine du port de Marseille), qui m'ont communiqué des documents indispensables à l'aboutissement de cette étude.

12 Voir Daniel Behrman, *John Isaacs and His Oceans*, Washington, American Geophysical Union / ICSU Press, 1992, p. 49-53. Sur l'exploitation des icebergs et ses implications juridiques à l'égard du droit international, cf. Fabienne Quilleré-Majzoub, « À qui appartiennent les icebergs ? Discussion autour du statut des icebergs en droit international », *Revue québécoise de droit international*, n° 20, 2007, p. 199-226.

13 Wilford F. Weeks, William J. Campbell, « Iceberg as a fresh-water source: an appraisal », *Journal of Glaciology*, n° 65, 1973, p. 207-233 ; *id.*, « Towing icebergs to irrigate arid lands », *Science and Public Affairs. Bulletin of the Atomic Scientists*, mai 1973, p. 35-39. La grande institution américaine de recherche et de conseil Rand Corporation a également publié un rapport sur le sujet : John L. Hult, Neill C. Ostrander, *Antarctic Icebergs as a Global Fresh Water Resource*, Santa Monica, Rand, octobre 1973.

14 Sur l'ascendance et le parcours de Mohamed al-Fayçal, l'un des fils du roi Fayçal d'Arabie saoudite (1964-1975), se reporter à Simon Henderson, *After King Fahd: Succession in Saudi Arabia*, Washington, D.C., The Washington Institute for Near East Policy, 1994, p. 69.

hydrique et l'irrigation agricole de l'Arabie saoudite en tant que directeur d'un programme de dessalement de l'eau de mer¹⁵. En 1977, il crée la compagnie Iceberg Transport International Ltd (ITI)¹⁶ et organise un congrès sur la question où interviennent des spécialistes renommés, parmi lesquels l'ingénieur français Georges Mougin et les experts du bureau d'études parisien Cicero (Centre d'informatique commerciale, économique et de recherches opérationnelles)¹⁷. L'homme d'affaires saoudien médiatise aussi son initiative auprès d'un large public, à l'occasion de nombreux entretiens accordés à la presse écrite ou à la télévision¹⁸. Mais des incertitudes techniques et financières persistantes, notamment à propos du processus de conversion glace / eau douce dans le port de destination, ont raison de la société ITI, qui cesse ses activités en 1981¹⁹.

Il reste que l'approvisionnement en eau de l'Arabie saoudite – et des zones arides en général – demeure un enjeu important auquel les compagnies pétrolières s'intéressent de près, non seulement en raison de leur présence dans la région, mais aussi à cause des turbulences conjoncturelles qui affectent le commerce des hydrocarbures depuis 1973²⁰. Les chocs économiques engendrés par les décisions de l'Opep (1973), la révolution iranienne (1979) puis la guerre Iran-Irak (1980-1988) balayent les projections optimistes à propos de la disponibilité d'une énergie fossile à bas coût²¹. Ils inaugurent l'ère du « pétrole cher », une ère marquée par une grande labilité de la demande mondiale qui s'accommode mal à la course au gigantisme naval. La stratégie de ces grandes firmes consiste à pallier la diminution des flux d'or noir, en diversifiant leurs sources de profit, c'est-à-dire en créant des trafics ou des débouchés commerciaux complémentaires – y compris non pétroliers – qui permettraient de rentabiliser au maximum les trajets de leurs tankers.

15 D'autres pays tels que l'Australie s'intéressent à l'exploitation des glaces polaires, y compris après 1980. L'histoire des ambitions australiennes à l'égard des ressources hydriques de l'Antarctique a récemment fait l'objet d'une étude détaillée : Ruth A. Morgan, « Dry continent dreaming: Australian schemes to use Antarctic icebergs for water supplies », *International Review of Environmental History*, vol. 4, n° 1, 2018, p. 145-166.

16 Voir Daniel Behrman, *John Isaacs and His Oceans*, op. cit., p. 49-53.

17 Les actes ont été publiés par Abdo Husseiny (ed.), *Iceberg Utilization. Proceedings of the First International Conference and Workshops on Iceberg Utilization for Fresh Water Production, Weather Modification and Other Applications Held at Iowa State University, Ames, Iowa, USA, October 2-6, 1977*, New York, Pergamon Press, 1978.

18 Voir entre autres l'interview publiée en Mohammed Al-Faisal, Murray Yanowitch, « Of oil and ice », *Challenge*, vol. 21, n° 3, 1978, p. 25-31.

19 Cf. *Bulletin officiel des annonces civiles et commerciales*, 13 novembre 1981, p. 12.

20 Il faut dire que certaines compagnies pétrolières avaient déjà suivi de près les initiatives américaines et saoudiennes (cf. archives privées Didier Picheral, note historique sur le trafic d'eau douce à Marseille de l'ancien chef de service « promotion industrielle » du PAM, février 2010, f° 1). Elles avaient en effet acquis des compétences précises en matière de remorquage d'icebergs dans le but de prévenir d'éventuelles collisions entre des blocs à la dérive et des plateformes *off-shore* situées en mer du Labrador ou en mer du Nord (cf. Peter Wadhams, *Ice in the Ocean*, London, New York, Gordon and Breach Science Publishers, 2000, p. 268).

21 Cf. David S. Painter, « Oil and the American century », *The Journal of American History*, vol. 99, n° 1, 2012, p. 33-36 ; Elizaveta Archanskaïa, Jérôme Creel, Paul Hubert, « De l'importance de la nature des chocs pétroliers », *Revue économique*, vol. 61, n° 3, 2010, p. 511-520.

En 1981, un représentant de la Compagnie française des pétroles (CFP), membre d'une cellule recherche-développement directement reliée à la direction du groupe, rencontre à cet effet le chef du service « promotion industrielle Lavéra-Fos » du Port autonome de Marseille (PAM)²². Les termes du projet sont précisés : pour amortir le voyage de retour à vide de ses pétroliers – dans le sens Europe / Moyen-Orient –, la société envisage de remplacer les eaux de ballast, puisées en principe en mer, par un chargement d'eau douce qui pourrait être vendu au terme de la traversée²³. Si l'eau polluée est bien entendu impropre à la consommation domestique, les ingénieurs estiment qu'elle est utilisable à des fins agricoles ou industrielles, même si aucun chiffre n'est mentionné au sujet des teneurs résiduelles en toxiques. Toute considération environnementale est donc écartée, à rebours des préoccupations écologiques auxquelles les acteurs économiques français sont pourtant sensibles depuis 1971 grâce à la création d'un ministère de l'Environnement à l'échelle nationale et à l'installation, sur le plan régional, des Secrétariats permanents pour les problèmes de pollutions industrielles (SPPPI)²⁴. En fait, l'objectif premier de la CFP est strictement mercantile et s'inscrit dans une logique de court terme. Il s'agit de saisir une opportunité, de répondre à un besoin, en sélectionnant les instruments nécessaires à la constitution d'un nouveau marché, à savoir un outil de transport – les navires pétroliers – et des infrastructures littorales capables d'y charger à moindre coût d'importantes quantités d'eau douce livrables à de potentiels clients.

À cet égard, Lavéra et Fos regorgent d'atouts. Les deux sites placés sous l'autorité du PAM disposent d'un réseau hydraulique excédentaire destiné à l'alimentation des zones industrielles qui jouxtent les bassins. Tandis qu'à Fos, la station de pompage du Vigueirat reçoit les eaux brutes du canal d'Arles à Fos puis du canal du Galéjon supérieur²⁵, la région Lavéra / étang de Berre est quant à elle connectée au canal de Marseille et, depuis 1978, au canal EDF de Saint-Chamas grâce à des adductions réalisées par la Société du canal de Provence²⁶. L'initiative portée par la CFP

22 Archives privées Didier Picheral, note historique sur le trafic d'eau douce à Marseille de l'ancien chef de service « promotion industrielle » du PAM, février 2010, f° 1. Rappelons que la CFP possède, via sa filiale la Compagnie française de raffinage (CFR), une raffinerie dans la région marseillaise, située sur les rives du chenal de Caronte au lieu-dit La Mède.

23 Cf. *ibid.*, f° 2 et Archives nationales, 19820164/62, étude de la CFP pour le transport d'eau douce à destination des Émirats arabes unis, mars 1980.

24 Le premier d'entre eux a d'ailleurs été créé dans la zone Fos / étang de Berre. Véritable organe de gestion concertée des pollutions, il a servi de modèle pour d'autres régions industrielles françaises confrontées à des problématiques environnementales saillantes. Sur l'histoire de cette création et le bilan de ses premières années d'existence, voir 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) ? », *Rives méditerranéennes*, n° 61, 2020, p. 69-101. Plus généralement, à propos de la prise de conscience des enjeux environnementaux par les entreprises, 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.

25 ACGPMM, CA du 26 mars 1982, rapport du directeur des équipements de Fos sur l'alimentation en eau de la zone industrielle, 12 mars 1982.

26 Voir la carte des ouvrages de la Société du canal de Provence (situation en février 1979) in Michel Marié, « Pour une anthropologie des grands ouvrages. Le canal de Provence », *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 21, 1984, p. 6.

pousse le PAM à engager une série d'études pour raccorder les postes d'accostage à ces équipements hydrauliques ainsi qu'éclaircir un certain nombre de questions restées en suspens : assurances à terre et en mer, coût de l'attente du navire pendant le chargement, priorité de mise à quai²⁷, etc. Pourtant, un rebondissement vient ajourner la concrétisation du projet. Alors que la CFP s'apprête à signer un contrat avec l'Arabie saoudite pour la fourniture de 4 millions de m³ d'eau douce par an, la compagnie y renonce au dernier moment. Elle cède en fait aux réticences des capitaines de ses navires qui assurent la route depuis Le Havre ou Rotterdam. Ceux-ci craignent que les délais supplémentaires de déroutement et de chargement d'eau à Lavéra-Fos n'entraînent une modification de leurs tours d'embarquement, une éventualité à laquelle ils s'opposent fermement²⁸. Malgré ce recul concédé en 1982, le PAM n'a pas l'intention de tirer un trait sur les perspectives d'exportation hydrique qui représentent, pour lui, une aubaine de diversification économique et une opportunité d'endiguer les effets de la crise. Fort de ses équipements et outillages, il met alors en œuvre une stratégie de promotion et de prospection.

Prospection commerciale et norias d'aquatiers

Au cours du printemps 1983, l'autorité portuaire multiplie les démarches pour trouver des clients en Méditerranée et au Moyen-Orient. Une réunion de présentation internationale est organisée à Londres en présence du directeur commercial du PAM, devant un parterre de 700 personnes, essentiellement des professionnels du monde maritime ainsi que des journalistes spécialisés²⁹. Deux aspects principaux sont valorisés dans le discours promotionnel marseillais : d'une part, l'abondance et la sécurité des capacités d'exportation – de l'ordre de 200 millions de m³ annuels ; d'autre part, la compétitivité de cette solution d'approvisionnement, par rapport à la construction de réseaux d'adduction ou d'usines de dessalement³⁰. La médiatisation des atouts s'avère payante : elle aboutit à une prise de contact entre une industrie catalane, Enpetrol (Empresa nacional del petróleo), et les cadres du port au début de l'été 1983. Située dans la région de Tarragone, la raffinerie Enpetrol³¹ a besoin d'environ 20 000 m³ d'eau par jour³². Or, le barrage qui l'alimente ne permet pas de satisfaire une pareille demande au cours des périodes estivales, et la récurrence des épisodes de sécheresse menace les activités de paralysie³³.

27 Archives privées Didier Picheral, note historique sur le trafic d'eau douce à Marseille de l'ancien chef de service « promotion industrielle » du PAM, février 2010, f° 2.

28 *Ibid.*

29 ACCIAMP, L19/62/54, coupure du journal *Le Provençal*, 8 juin 1983.

30 Selon les calculs effectués par le PAM, le mètre cube d'eau livré par une usine de dessalement est deux fois supérieur à celui qui est livré par un tanker, de l'ordre de 6 dollars, contre environ 3 dollars (cf. *ibid.*).

31 L'unité a été mise en service en 1976. Elle traite essentiellement des pétroles bruts légers d'Afrique du Nord et du Moyen-Orient pour produire des naphthes destinés aux usines pétrochimiques (cf. Rosa María Castejón, « Les activités économiques qui dépendent de la mer en Catalogne », *Treballs de la Societat catalana de geografia*, numéro spécial, 1986, p. 145).

32 D'après *El País*, 20 août 1983.

33 *Ibid.*

Une commande de 1,3 million de m³ d'eau passée au PAM et à la Société du canal de Provence est donc actée³⁴. Le caractère certain du contrat entre les trois partenaires permet de finaliser les équipements à quai : au cours du mois de juillet 1983, la construction d'une canalisation de 2,5 km de long relie les bassins de Lavéra au réseau du canal de Provence. Dotée d'un diamètre de 60 cm, elle assure un débit de chargement d'environ 700 litres/seconde, soit près de 2 500 m³/heure³⁵. Les opérations d'exportation proprement dites se déroulent du 16 août au 15 novembre, trois mois au cours desquels 16 norias régulières sont opérées entre Lavéra et la côte espagnole. Un seul bâtiment effectue l'ensemble des traversées avec un chargement moyen de 83 000 m³ par escale : il s'agit du *Billy Jeanne A*, un tanker de 90 000 tonnes de port en lourd (tpl)³⁶ battant pavillon libérien³⁷, qui a été transformé pour l'occasion en aquatier grâce à un nettoyage de ses cuves de cargaison³⁸. L'eau est débarquée à Tarragone où elle est stockée dans une citerne puis pompée jusqu'à la raffinerie d'Enpetrol. Elle est vendue au prix de 20 francs/m³, soit environ 350 pesetas – un tarif que les médias espagnols ne jugent pas si compétitif, contrairement au discours de l'autorité portuaire marseillaise³⁹.

Quoi qu'il en soit, l'expérience tarragonaise révèle deux évolutions majeures par rapport à la matrice originelle du projet, telle qu'elle pouvait apparaître en 1981. Premièrement, si l'outil-navire reste au cœur du dispositif, l'idée selon laquelle tous les tankers pourraient servir de vecteur au transport d'eau douce – grâce au ballastage – n'est en revanche plus d'actualité. Le principe initial de polyvalence cède le pas à la logique de spécialisation des bâtiments. Sans défendre une solution dispendieuse, comme la construction de navires-citernes spécifiques, le PAM prône la reconversion temporaire des tankers qui sont inutilisés en raison de la crise mondiale du marché pétrolier et de la remise en cause du gigantisme naval au lendemain de la réouverture du canal de Suez (1975)⁴⁰. L'autorité portuaire a même recensé près de 270 bateaux qui

34 ACGPMM, CA du 22 novembre 1985, rapport du directeur des installations de Fos-Lavéra sur la création de l'opération Marseille Aqua Export, 7 novembre 1985.

35 ACCIAMP, L19/62/54, coupure du journal *Le Provençal*, 17 août 1983; archives privées Didier Picheral, note historique sur le trafic d'eau douce à Marseille de l'ancien chef de service « promotion industrielle » du PAM, février 2010, f° 3.

36 Unité correspondant à la capacité de chargement maximale d'un navire, exprimée en tonnes métriques.

37 Construit trois ans plus tôt au Japon par les chantiers Sanoyasu Dockyard Co Ltd pour le compte de l'homme d'affaires Marc Rich, le *Billy Jeanne A* est livré en février 1981 à la New Resolution Company, filiale libérienne d'Expedo Shipping Company (cf. A. Craig Copetas, *Metal Men. Marc Rich and the 10-Billion-Dollar Scam*, New York, Putnam Publishing Group, 1985, p. 73 et *Shipbuilding and Marine Engineering in Japan 1981*, Tokyo, Japan Ship Exporters' Association, 1982, p. 90). Pour son transport d'eau douce en 1983, il est armé par une société espagnole et est consigné par le courtier marseillais Barry-Rogliano (cf. ACCIAMP, L19/62/54, coupure du journal *Le Provençal*, 17 août 1983 et *Journal de la marine marchande*, 65^e année, n° 3324, 1^{er} septembre 1983, p. 1943).

38 ACGPMM, CA du 23 mai 1986, brochure commerciale de Marseille Aqua Export « 10 000 mètres cubes d'eau douce à l'heure », f° 8.

39 Cf. ACCIAMP, L19/62/54, coupure du journal *Le Provençal*, 17 août 1983 et journal *El País*, 20 août 1983.

40 ACGPMM, CA du 23 mai 1986, brochure commerciale de Marseille Aqua Export « 10 000 mètres cubes d'eau douce à l'heure », f° 2-3. Rappelons qu'à la suite de la guerre des Six Jours en 1967, le canal de Suez est fermé à la navigation pendant huit ans. L'événement contraint les navires à réemprunter l'itinéraire du cap de Bonne-Espérance et encourage le développement de la classe

– à l’instar du *Billy Jeanne A* – sont dans cette situation en 1983⁴¹. À travers le processus de reconversion, le port met aussi l’accent sur un deuxième élément structurant : la nécessité de développer le trafic d’eau douce à l’aune d’une exigence de qualité environnementale. Grâce au nettoyage et à la dépollution des citernes effectués par des entreprises spécialisées, le PAM entend diminuer au maximum les taux d’hydrocarbures résiduels dans les volumes déchargés, contribuant ainsi à rendre leur utilisation agricole plus acceptable et à accroître, *de facto*, le spectre des clients potentiels⁴².

Sur la base de ces deux évolutions et du succès des livraisons à Enpetrol, le PAM poursuit ses démarches de promotion, tout en institutionnalisant son offre de service sous la bannière d’une opération commerciale nommée « Marseille Aqua Export » (MAE). Créée en novembre 1985 avec deux partenaires, la Société du canal de Provence et la Société des eaux de Marseille, l’entité est dotée d’un budget initial de 500 000 francs. L’objectif est d’accomplir des missions de prospection supplémentaires sur une période de deux ans⁴³. Outre l’organisation de séminaires⁴⁴ et la publication de brochures où Marseille se présente comme le premier fournisseur d’eau en Méditerranée⁴⁵, ce sont surtout les déplacements à l’étranger qui constituent la colonne vertébrale de la stratégie : Maroc, Malte, Tunisie, îles Canaries et Arabie saoudite font partie des destinations privilégiées par la campagne de démarchage au cours de l’année 1986⁴⁶. Les résultats ne sont toutefois pas à la hauteur des espérances. Tandis que les acteurs marseillais impliqués dans l’opération comptent conclure en priorité des contrats de longue durée pour une décennie, ce ne sont que des accords de courte durée qui sont négociés. En 1987, après l’échec des discussions avec Malte et les pays du Maghreb, Lavéra alimente à nouveau la région industrielle de Tarragone de mai à octobre, grâce à trois aqualiers espagnols reconvertis, dont l’ancien tanker *Orduña* de 100 000 tpl⁴⁷. L’approvisionnement de la région est

des supertankers supérieurs à 200 000 tpl pour compenser l’allongement du trajet. Sur l’histoire du canal de Suez en tant que route pétrolière, voir Caroline Piquet, « Le transport du pétrole du golfe Persique à la Méditerranée. L’enjeu de la route de Suez (xx^e-xxi^e siècles) », in Alain Beltran (dir.), *Les routes du pétrole / Oil Routes*, Bruxelles, PIE Peter Lang, 2016, p. 159-174.

41 ACCIAMP, L19/62/54, coupure du journal *Le Provençal*, 17 août 1983.

42 ACGPMM, CA du 23 mai 1986, brochure commerciale de Marseille Aqua Export « 10 000 mètres cubes d’eau douce à l’heure », f° 3-4.

43 ACGPMM, CA du 22 novembre 1985, rapport du directeur des installations de Fos-Lavéra sur la création de l’opération Marseille Aqua Export, 7 novembre 1985. Le partenariat avec la Société des eaux de Marseille permet de promouvoir l’exportation d’eau potable depuis les bassins marseillais, avec un débit commercial de chargement envisagé de 10 000 m³/h.

44 Les 6 et 7 février 1985, un grand séminaire est organisé à Marseille sur le transport d’eau douce par voie maritime. L’événement est piloté par la Société du canal de Provence et l’Institut de formation et d’échanges portuaires (IFEP), un organe dépendant du PAM qui assure des missions de formation professionnelle et de coopération avec des ports étrangers (cf. *Techniques et sciences municipales. Revue de l’association générale des hygiénistes et techniciens municipaux*, décembre 1984, p. xii).

45 ACGPMM, CA du 23 mai 1986, brochure commerciale de Marseille Aqua Export « 10 000 mètres cubes d’eau douce à l’heure ».

46 ACGPMM, CA du 23 mai 1986, rapport du directeur des installations de Fos-Lavéra sur l’opération Marseille Aqua Export, 21 mai 1986.

47 ACGPMM, CA du 25 septembre 1987, rapport du directeur des installations de Fos-Lavéra sur le chargement d’eau douce à destination de Tarragone, 8 septembre 1987.

en fait partagé avec le port d'Algésiras qui s'est, depuis lors, équipé en conséquence pour expédier d'importantes quantités d'eau douce⁴⁸. L'enthousiasme des discours promotionnels ne parvient pas à gommer la réalité concurrentielle du secteur, tant entre les ports qu'avec l'industrie du dessalement : le rêve du monopole marseillais dans le domaine de l'approvisionnement hydrique s'effondre, tout comme celui d'une pérennisation de l'activité. De nouvelles exportations en 1989-1990 vers la Sardaigne et la côte espagnole n'inversent pas la tendance⁴⁹. Loin de se bercer d'illusions, les décideurs se montrent alors tout à fait lucides : de l'aveu même du directeur du PAM, « le trafic d'eau douce a repris, mais il ne se reproduira pas chaque année⁵⁰ ».

Un bilan contrasté

Les statistiques confirment le caractère aléatoire du trafic, malgré les outils et stratégies déployés pour le pérenniser. Entre 1983 et 1996, seules quatre années (1983, 1987, 1989 et 1990) ont été marquées par des exportations d'eau douce, ce qui représente une somme de 6 millions de tonnes⁵¹ (voir graphique 2).

Abstraction faite de l'irrégularité des flux, le bilan semble plus nuancé, car force est de constater que les volumes considérés ne sont pas dérisoires. Rapportés au reste des activités, ces chiffres représentent en moyenne 46 % des exportations totales de vrac liquide, hors hydrocarbures. Les expéditions hydriques surpassent bien souvent celles de produits chimiques, comme en 1989 où 2,49 millions de tonnes d'eau sont embarquées sur des aquatiers, contre 1,69 million de tonnes de marchandises chargées sur des chimiquiers (voir graphique 3).

Qu'en est-il sur le plan financier ? Les opérations ont-elles été profitables pour l'autorité portuaire ? Ont-elles généré des recettes satisfaisantes, eu égard à la crise des autres secteurs ? À dire vrai, l'évaluation précise des retombées financières n'est pas chose aisée dans la mesure où les coûts du mètre cube exporté ne sont pas stables sur l'ensemble de la période. Depuis les premières norias vers Tarragone en 1983, le PAM a mis en place une taxe d'usage spéciale qui s'élève à 1,05 franc par mètre cube d'eau chargé⁵². Mais à partir de 1987, la concurrence accrue impulsée par d'autres places portuaires et par les usines de dessalement l'oblige à accorder des rabais aux clients – jusqu'à 35 % du prix initial – au-delà de 1 million de tonnes livrées⁵³. De plus, aux taxes d'usage s'ajoutent les droits de port liés à l'occupation du poste à quai par les aquatiers et dont les montants peuvent varier d'une année à l'autre sur décision du conseil d'administration. De manière générale, il est possible d'estimer

48 *Ibid.*

49 ACCIAMP, L19/62/54, coupure du journal *Le Provençal*, 7 juillet 1989 et ACGPMM, CA du 28 avril 1989, rapport du directeur des installations de Fos-Lavéra sur les activités dans les bassins ouest, 9 mars 1989.

50 ACGPMM, CA du 25 septembre 1987, délibération n° 189 du conseil d'administration, f° 4.

51 Sauf indication contraire, les données de ce paragraphe ont été calculées à partir des ACGPMM, rapports annuels du conseil d'administration du PAM sur la situation du port et l'état des services, 1984-1997.

52 ACGPMM, CA du 22 juillet 1983, délibération n° 154 du conseil d'administration, f° 15.

53 ACGPMM, CA du 25 septembre 1987, rapport du directeur des installations de Fos-Lavéra sur le chargement d'eau douce à destination de Tarragone, 8 septembre 1987.

les recettes portuaires engendrées par le trafic hydrique à 3,40 francs en moyenne par mètre cube exporté⁵⁴. Sur la base de ce tarif, 20,4 millions de francs ont ainsi été encaissés par le PAM grâce aux chargements hydriques de Lavéra entre 1983 et 1990.

Sans permettre un redressement durable de la situation post-1979, Marseille Aqua Export a apporté à l'économie portuaire une série de « bols d'oxygène » non négligeables, que les contemporains ne manquent pas de souligner. Un cadre du PAM représentant du personnel au conseil d'administration l'explique en ces termes dès la fin de l'année 1983 : « L'un des rares éléments positifs de l'activité portuaire est le trafic d'eau douce. Bien qu'il ne s'agisse pour l'instant que d'un trafic expérimental, les effets en seront ressentis dans le budget⁵⁵. » Revenant sur cette expérience bien des années plus tard, l'un des responsables du programme, le chef de service « promotion industrielle Lavéra-Fos », se montre encore plus enthousiaste :

L'exportation d'eau s'est poursuivie pendant trois ans en Espagne, et un peu plus tard en Sardaigne, toujours pour des besoins industriels. Elle a totalisé plus de 5 millions de m³ que j'avais transformés en « équivalent vieux port », 200, je crois ? Pour le PAM, l'opération a présenté un intérêt financier évident, car elle n'entraînait aucun coût, nos installations et notre personnel étant à poste qu'il y ait du trafic ou pas, et chaque mètre cube rapportait 4 francs. [...] Aussi, j'adressai une note succincte faisant le bilan au directeur : 20 millions de francs, soit le prix d'un portique à conteneurs ou encore la totalité de mes appointements depuis mon entrée au PAM en 1967⁵⁶.

Les résultats dépassent les considérations purement statistiques et comptables. Ils se mesurent tout autant en matière d'image, de rayonnement et de dynamique économique. Les stratégies de promotion commerciale participent de la diffusion internationale du savoir-faire marseillais et de la mise en scène de sa capacité de résilience face aux crises. Se dessine ainsi le portrait d'un port qui prend des initiatives pour créer de nouveaux marchés à l'échelle méditerranéenne, dans une période particulièrement difficile caractérisée par un effondrement de l'activité industrialo-portuaire, notamment au sein de la réparation navale⁵⁷. À travers le nettoyage des tankers en vue de leur reconversion en aquatiers, le port de Marseille ne cherche-t-il pas un moyen de relancer les activités de maintenance et d'entretien des navires ? Ne souhaite-t-il pas attirer de nouvelles entreprises en promouvant le secteur de la dépollution ? À dire vrai, le nettoyage des cuves ne diffère pas des protocoles qui sont habituellement en usage dans la réparation navale. Les principales étapes de l'opération sont : l'aspiration des gaz de fermentation – ou dégazage –, le curage des boues d'hydrocarbures et le lessivage des cuves à haute pression pouvant être réalisé avec adjonction de détergents. Malgré la récupération et le recyclage des résidus extraits, ces opérations

54 *Ibid.*

55 ACGPMM, CA du 25 novembre 1983, délibération n° 157 du conseil d'administration, f° 3.

56 Archives privées Didier Picheral, note historique sur le trafic d'eau douce à Marseille de l'ancien chef de service « promotion industrielle » du PAM, février 2010, f° 3.

57 Entre 1982 et 1985, la fréquentation des cales sèches marseillaises est divisée par deux, passant de 325 navires réparés à 167. Ce fléchissement entraîne un déficit moyen annuel de 40 millions de francs sur le résultat net du secteur (d'après ACGPMM, CA du 22 janvier 1988, rapport du directeur des installations de Marseille sur la situation de la réparation navale, 8 janvier 1988).

engendrent des pollutions que l'état des sources ne permet pas de quantifier précisément, faute d'études approfondies menées par les contemporains.

Car le discours et le positionnement du PAM coïncident surtout avec le développement de sociétés spécialisées dans le domaine du traitement des eaux de ballast, du déshuilage des cuves et de la valorisation de déchets. Tel est le cas de la société Tanker Service qui exploite la station de déballastage de Mourepiane, moyennant le paiement de redevances à l'autorité portuaire, ou encore de l'entreprise RTDH qui s'implante en 1989 pour épurer les résidus des stations de Fos et Lavéra⁵⁸. Marseille Aqua Export accompagne donc l'émergence d'une véritable « économie de l'environnement⁵⁹ ». D'ailleurs, les liens tissés avec la Société des eaux de Marseille lors des exportations d'eau douce permettent au PAM de lancer le groupement Ecoport dès 1988⁶⁰ et d'exporter sa maîtrise environnementale sur d'autres rives. En proposant son expertise à la Yougoslavie, à l'Égypte, à la Turquie, à la Grèce, à la Tunisie, à la Libye, à l'Algérie ou au Maroc pour la construction de stations de déballastage ou pour des formations à la dépollution, il tente de construire un modèle de « port propre » de renommée internationale qui le place dans une position avantageuse au moment où s'ouvre l'ère du développement durable.

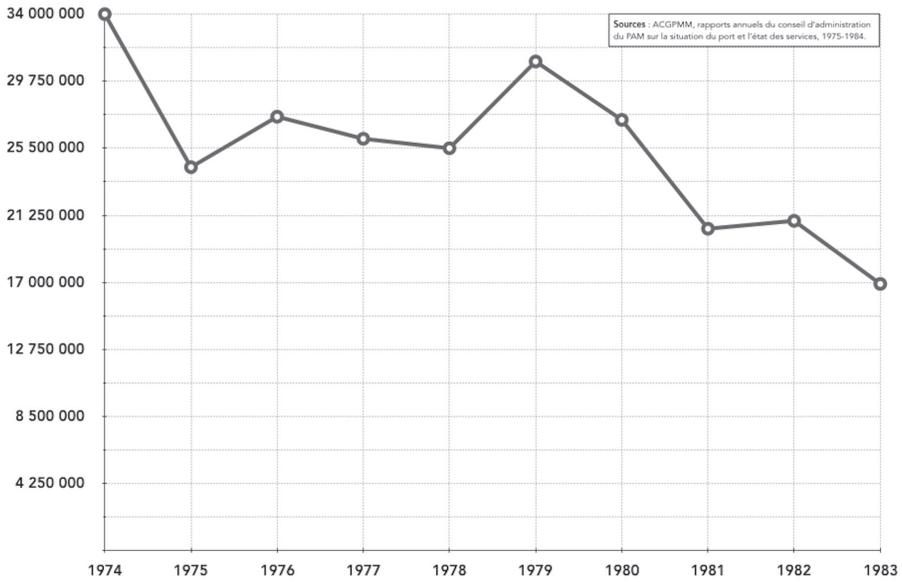
Conclusion

L'exemple de Marseille Aqua Export illustre, à un moment charnière de l'histoire portuaire locale, les interdépendances entre marchandisation de l'or bleu, réinvention de l'outillage maritime, crise du secteur des hydrocarbures et montée en puissance des enjeux écologiques. Si, à l'origine, certaines compagnies pétrolières ont envisagé les cargaisons d'eau comme un moyen de rentabiliser les voyages des tankers dans un contexte de tension sur les marchés, les norias d'aquatiers ont surtout permis de soutenir la production industrielle des régions méditerranéennes qui sont confrontées à une pénurie momentanée de ressources hydriques. Malgré le caractère aléatoire, voire éphémère des flux, ce sont en fait les opérateurs hydrauliques et le PAM qui ont le plus bénéficié des retombées du trafic, tant sur le plan financier que technique ; un trafic qu'ils ont contribué à construire en sélectionnant des équipements appropriés. Tankers, conduites, citernes, pompes, adductions fluviales, etc., les instruments rencontrés au cours de cette enquête n'ont, à proprement parler, rien de tout à fait neuf. Il faut dire que le façonnement de nouvelles opportunités portuaires n'implique pas toujours l'invention d'outils originaux. Il peut aussi reposer sur la capacité des acteurs à reconvertir et à réutiliser ceux qui existent.

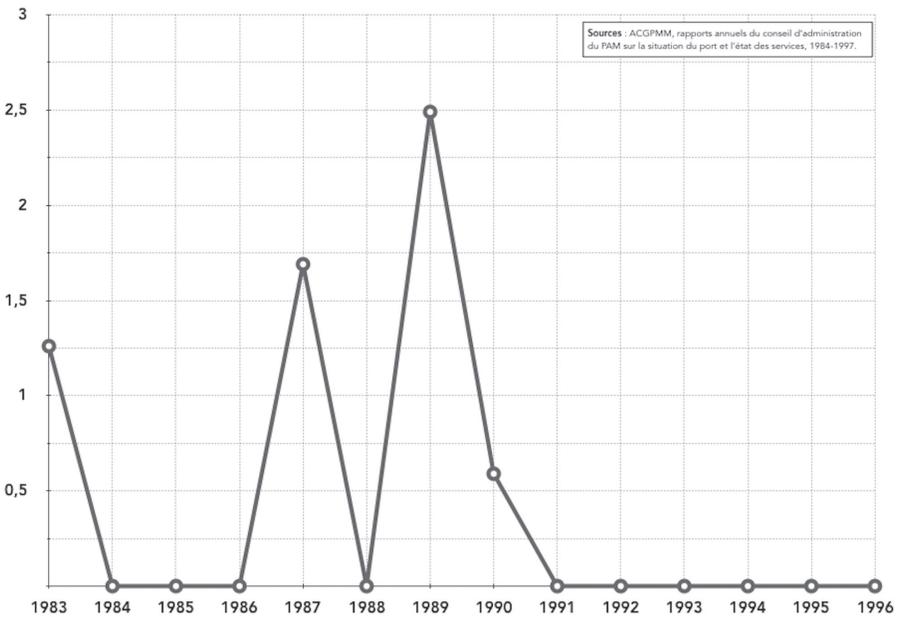
58 ACGPMM, CA du 28 mars 1986, rapport sur les liens contractuels entre le PAM et Tanker Service, 13 mars 1986 et CA du 28 septembre 1990, rapport sur la convention PAM/RTDH, 10 septembre 1990.

59 Sur l'histoire de « l'entrepreneuriat vert », dont les origines remontent au début du xx^e siècle, cf. Geoffrey Jones, *Profits and Sustainability. A History of Green Entrepreneurship*, Oxford, Oxford University Press, 2017.

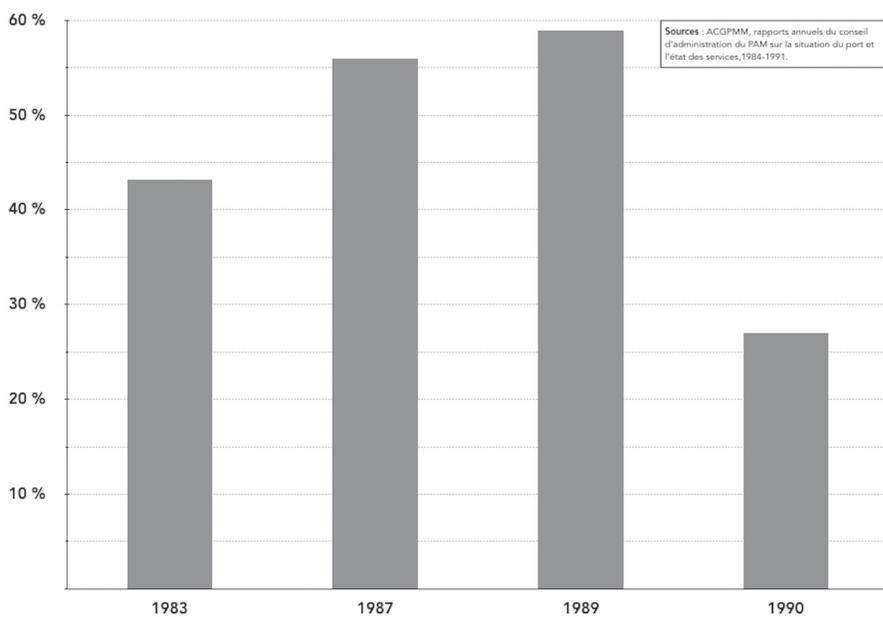
60 ACGPMM, CA du 22 avril 1988, rapport du conseil d'administration du PAM sur la situation du port et l'état des services pour l'année 1987, f^o 35. Le consortium – auquel prennent également part le Centre océanologique de Marseille et la compagnie Chambon – ne doit pas être confondu avec le label européen EcoPorts, regroupant les ports engagés dans le développement durable.



Graphique 1 : Pétrole brut importé par les raffineries de Fos / étang de Berre entre 1974 et 1983 (en tonnes).



Graphique 2 : Exportations d'eau douce depuis Lavéra de 1983 à 1996 (en millions de tonnes).



Graphique 3 : Part des exportations hydriques parmi les exportations totales marseillaises de vrac liquide (calculée d'après les tonnages, hydrocarbures exclus).