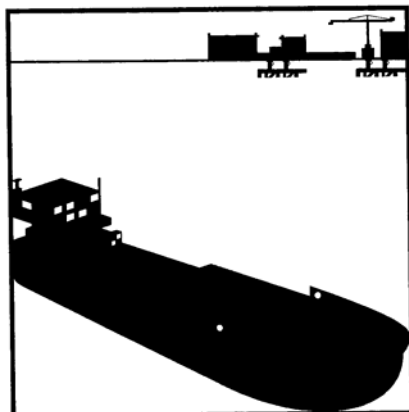


Procès *Erika*

Compte-rendu hebdomadaire - 10^{ème} semaine

Audiences du 23 au 25 avril 2007. Palais de Justice de Paris



Acronymes

CLC : Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

FIPOL : Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures

ITOPF : International Tanker Owners Pollution Federation

INRA : Institut National de Recherche Agronomique

Les 2 premières journées sont consacrées à l'expression des parties civiles qui le souhaitent.

Lundi 23 avril 2007

M. Malardé

Confédération Maritime.

M. Malardé, ancien instructeur maritime en Bretagne, a vu l'activité de croisière de son agence maritime s'effondrer après le naufrage de l'*Erika*. Dans l'impossibilité de rembourser les frais engagés en 1999 pour la réparation de son navire, les réservations ont été nulles à l'époque, et dans le but d'obtenir une indemnisation du FIPOL au titre des dommages économiques, son agence a été mise en liquidation judiciaire ; lui-même ne peut travailler depuis 7 ans. Il a créé la Confédération Maritime sur le modèle de la Confédération Paysanne après avoir contacté José Bové et dit être le seul à se battre pour obtenir le respect du droit à l'indemnisation des victimes. Il s'attaque au processus d'indemnisation du FIPOL qu'il accuse d'être intrinsèquement un truquage entre l'assureur de l'armateur et le FIPOL. La 1^{ère} anomalie qu'il note est la limitation de sa responsabilité par l'armateur lui-même dans le cadre de la convention CLC. Les 84 millions de francs du fonds de responsabilité de l'armateur fixés par le Tribunal de Commerce de Nantes ne lui ont jamais été versés. Ils ont été récupérés par le FIPOL qui s'est ainsi substitué au Tribunal par le biais d'une SARL établie à Lorient. M. Malardé dénonce les collusions entre cette SARL et le juge-commissaire de Nantes et le fait qu'une SARL soit chargée de calculer et répartir les indemnisations de 6.000 victimes. M. Malardé narre ses démêlés judiciaires consécutifs à son attaque du Tribunal de Commerce de Nantes et à l'occupation du domaine privé du PDG de Total, le remplacement du Tribunal par celui de Rennes dont le président démissionne devant l'impossibilité d'assumer sa mission sans le versement préalable des 84 millions par l'assureur, la récusation demandée et obtenue par la Confédération Maritime du nouveau Président du Tribunal de Rennes, ce dernier se dessaisissant finalement du dossier, le refus du Tribunal de Lorient de s'en charger, la nouvelle demande de récusation du 4^{ème} juge-commissaire du Tribunal de Saint-Brieuc actuellement en cours.

M. Malardé se demande où sont les 84 millions de francs d'indemnisation et dénonce l'iniquité d'une procédure où c'est le pollueur qui décide du sort de ses victimes. Il regrette que les politiques n'aient pas réagi tant du côté des régions que des présidentiables hormis une question posée à l'Assemblée Nationale par le président du groupe socialiste actuellement sans réponse. Il s'insurge d'avoir à « faire régner la justice dans des tribunaux de commerce magouilleurs » et demande au Tribunal de faire appliquer la Convention CLC de 1992. Le Président du Tribunal lui rappelle que le Tribunal n'est cependant pas saisi de ces faits.

M. Perréon

Confédération Paysanne – syndicats des paludiers.

Le président du syndicat des paludiers revient sur la mobilisation des 70 paludiers des marais salants de Guérande en 1999, à partir du 26 décembre, pour empêcher la pollution des canaux : nettoyage hors exploitation, construction de barrages pour protéger l'outil de travail et fermeture des canaux. Le nettoyage de zones dangereuses a été effectué pendant le 1^{er} mois par les paludiers habitués des vasières et relayés par la suite par l'armée. Le syndicat des paludiers a demandé l'interdiction de prises d'eau susceptibles de faire entrer la pollution dans les marais puis la mise en place d'un comité scientifique pour évaluer la gravité de la situation et la possibilité de remettre en eau les exploitations. Devant la menace d'assèchement des marais (l'AFSSA avait déconseillé les prises d'eau douteuse), le syndicat des paludiers a élaboré et posé un système de filtration de l'eau de mer pour alimenter les 50 km de canaux. Le souci de la protection des exploitations a perduré : en octobre – novembre 2000, la mise en évidence d'une nouvelle nappe de pétrole immergée à l'entrée des marais et son traitement jusqu'au printemps 2001 a entraîné une nouvelle fermeture. Outre les conséquences économiques, la profession a été perturbée par des dissensions avec quelques producteurs qui souhaitaient produire malgré tout, sous les pressions de l'ITOPF qui annonçait ne vouloir indemniser que ceux qui essaieraient de produire.

Le processus d'indemnisation des paludiers par le FIPOL est en cours ; ce dernier propose une indemnisation de 92% qui ne concerne que la perte de la récolte alors que les paludiers souhaitent une indemnisation à 100%. A l'heure actuelle 80% ont été versés. Les paludiers veulent obtenir du Tribunal de Paris une indemnisation pour les démarches, les réunions, les créations de comités, et pour la mise en œuvre de la protection de ce patrimoine que constituent les marais salants de Guérande.

Le Président du Tribunal revient sur la connaissance tardive de la pollution. M. Perréon rappelle que pendant 15 jours, les autorités avaient annoncé l'arrivée de la nappe au sud de la Loire ; les paludiers craignant une arrivée au nord selon d'autres analyses avaient demandé la fermeture des étiers mais le plan Polmar Terre n'était pas déclenché et le matériel nécessaire n'avait pas pu être réquisitionné.

Jacky Bonnemains

Robin des Bois.

Le président de Robin des Bois, présente l'association fondée en 1985 et explique qu'elle a effectué sa 1^{ere} plongée dans le monde de la complaisance en 1995 lors du procès du *MC Ruby*, navire pavillon Bahamas et armateur monégasque, depuis lequel 8 passagers clandestins ont été jetés par-dessus bord. L'association était présente en Alaska au moment de la marée noire de *l'Exxon Valdez*. Il dit par ailleurs que pour Robin des Bois la campagne *Erika* a commencé à un colloque national du CEDRE tenu dans la tour Elf à La Défense à Paris le 4 novembre 1999 où le responsable de l'environnement à la Préfecture Maritime de Brest a exprimé son inquiétude sur le fait que « les ports jouaient au ping-pong avec les navires en difficulté ». Il faisait ainsi allusion au *Junior M* qui après avoir été refusé à Cherbourg, à Saint-Malo, à Saint-Brieuc venait d'être accepté sur ordre de la Préfecture Maritime dans le port de Brest. Il est précisé que Robin des Bois, tout en sachant que le CEDRE était en partie financé et piloté par l'industrie pétrolière et redoutant qu'il y ait un jour ou l'autre un conflit d'intérêt [cf. compte-rendu de la 8^{ème} semaine], appréciait le travail de documentation et d'expertise réalisé par cet organisme reconnu internationalement. Il souligne que la circulaire Polmar du 17 décembre 1997 [et l'instruction du même jour] recommandait la réactivité et la prise en compte des premières manifestations d'avarie dans un souci d'anticipation et de réduction des risques. A la demande du Tribunal, la circulaire Polmar qui contient une partie Polmar Mer et Polmar Terre a été jointe au dossier. Dans le cadre du plan Polmar Terre, il a été souligné que les endroits pré-désignés pour recevoir d'éventuels déchets de marée noire se sont révélés au moment de la catastrophe totalement inappropriés. M. Bonnemains reprend les extraits concernant la responsabilité du propriétaire et du chargeur de la note de M. Thouilin de Total parue dans le bulletin d'information du CEDRE et le Président du Tribunal le rassure sur le fait qu'elle a déjà été lue.

Le président de Robin des Bois soulève les points obscurs que l'association n'a pu éclaircir dans le cours des débats en tant que partie civile non assistée d'un conseil. Il dit que le chargement à Dunkerque s'est effectué à une cadence minimale de 2.000 m³ / h [un rapport RINA dit que le plan de chargement était de 1.000 m³ / h et les premières déclarations du commandant Mathur après le naufrage soulignent les différences entre les 1.000 m³ / h préconisés et les 2.000 m³ / h réalisés]. M. Bonnemains émet l'hypothèse que cette escale très rapide, semble-t-il plus courte que les escales antérieures pour chargement ou déchargement de cargaisons identiques en quantité et en qualité,

pourrait être due à une pénurie d'apportements à la raffinerie Total de Dunkerque, raffinerie des Flandres, et au besoin de libération d'un quai. Il estime en tout cas que cette cadence de chargement n'est pas conforme aux précautions qui doivent entourer un navire qui est loin d'être dans son état de référence et qui est en attente de diagnostic et de réparations demandés par la classe depuis plusieurs semaines.

M. Bonnemains s'interroge sur le changement de destination imposé au capitaine, après accord de tous les acteurs, intervenu le lendemain du départ de Dunkerque, et constate que le nouveau port de destination était Livourne, ville portuaire à double opportunité, celle de disposer d'entreprises capables de travailler à la restauration de l'*Erika* et de disposer d'une centrale thermique capable techniquement et administrativement de brûler du fuel lourd riche en soufre. Il émet l'hypothèse que ce changement de destination est consécutif à une concertation de dernière minute entre les différents acteurs et à une connaissance du danger. Il souligne que Total à travers un certain nombre de filiales est à la fois producteur, chargeur et propriétaire de la cargaison et que comme il a déjà été dit la charte-partie et d'autres documents d'accompagnement imposent la communication à Total des incidents ou accidents de voyage.

M. Bonnemains indique que les routes suivies par l'*Erika* en quête de port refuge se dirigeaient successivement vers Brest, Lorient et Donges-Saint-Nazaire. Il a d'autre part estimé l'ISM avait été mal interprété et que contrairement au propos de M. Pollara, gestionnaire nautique de l'*Erika*, le seul maître après Dieu d'un navire en difficulté ce n'est plus le commandant, c'est l'ISM, et les personnes désignées à terre.

Selon les informations de Robin des Bois, il est très rare de voir des pétroliers reconvertis dans le transport d'huiles végétales ou mélasse – ce qui a été le cas du futur *Erika* d'après entre autres sources les déclarations faites lors de la 1^{ère} audience [et non pas le rapport du BEA comme précédemment indiqué] – revenir au transport de produits noirs [Cf. bulletins « A la Casse.com »]. Ce propos fait réagir M. Pollara de Panship qui se sent visé. « Puisque M. Bonnemains s'y connaît », il veut le questionner sur les peintures utilisées en revêtement des citernes des navires transportant des huiles végétales. Sans répondre clairement à la question, le président de Robin des Bois indique qu'il ne dit pas qu'il est interdit de reconvertir un navire ayant transporté des huiles végétales en transport de produits pétroliers mais que cette pratique est très rare car ces navires en fin de vie prennent généralement le chemin de la casse. Il ajoute que M. Pollara ne doit pas se sentir visé puisqu'à cette époque le navire était géré par Starship Management une boîte aux lettres à Miami « a moins que M. Pollara n'ait été derrière la boîte aux lettres ». M. Savarese veut répondre en tant que « propriétaire » ce qui fait réagir le Président du Tribunal « vous dites que vous étiez propriétaire ? ce sera noté », « mais Monsieur le Président c'est un débat que nous avons déjà eu ici » tente d'esquiver M. Savarese qui ajoute qu'il croit à 90% que l'*Erika* n'a pas transporté d'huile végétale entre l'Amérique du Sud et les Etats-Unis.

Robin des Bois ajoute qu'Elf, plus gros affréteur que TotalFina en 1999 [1200 navires/an] et en phase d'absorption à cette date par TotalFina avait vraisemblablement écarté l'*Erika* de sa liste de navires mobilisables notamment en raison de son poids inférieur de 1.000 t aux navires de la même catégorie.

Concernant les épaves de l'*Erika*, M. Bonnemains souligne qu'au moment du traitement des 200.000 à 260.000 t de déchets, Total avait évalué la teneur moyenne en hydrocarbures à 10 %, et que par conséquent, au regard de cette évaluation, il lui paraît douteux que les épaves de l'*Erika* aient pu contenir encore 10.000 t ou plus de fuel avant le pompage.

Enfin il dit que du point de vue de Robin des Bois, tous les acteurs, préposés et maillons de la chaîne ont une responsabilité dans la catastrophe et cite notamment Rina.

Le Président du Tribunal demande à M. Thouilin s'il veut répondre ; celui-ci confirme qu'il a rencontré M. Bonnemains au colloque Cedre ayant précédé l'*Erika* mais ne répond pas sur l'escale de Dunkerque.

Le Président du Tribunal demande à M. Bonnemains de développer l'intérêt à agir. Ce dernier cite les statuts de l'association régie par la loi de 1901 et dont l'objet est de: « regrouper tant au plan national qu'international, toutes personnes physiques ou morales qui désirent par toutes formes d'actions non violentes, participer à la protection de l'environnement et de l'Homme, à la défense des espèces menacées, à la sauvegarde des milieux naturels et à la gestion rationnelle et équitable des ressources naturelles ». En tant qu'association déclarée depuis plus de 5 ans, Robin des Bois semble bénéficier de l'habilitation législative ordinaire prévu par le code de l'environnement (Article L142-2). [Les statuts prévoient également que l'association puisse ester en justice et elle a déjà été reçue devant des juridictions comme le Conseil d'Etat. Récemment Robin des Bois a été nommé par le gouvernement de Côte d'Ivoire comme membre de la Commission Internationale d'Enquête sur les déchets toxiques du *Probo Koala*].

Le président de Robin des Bois reviendra exposer devant le Tribunal l'évaluation des dommages écologiques telle qu'elle est perçue ou conçue par l'association. Il a précisé en cours d'audience qu'ils étaient du point de vue de l'association sous-évalués, ne prenaient pas en compte le moyen et le long terme et la contamination des chaînes alimentaires marines.

M. Wasse

Les Amis de la Terre.

M. Wasse rappelle dans les grandes lignes les campagnes internationales et les thématiques plus locales qui fondent l'association. Il oppose le préjudice économique, chiffré, au préjudice écologique qu'il définit comme une atteinte au milieu mais qui n'a jamais été indemnisé. Il évoque un rapport de l'INRA ayant chiffré le préjudice environnemental du naufrage de l'*Erika* à 400 millions d'euros. M. Wasse se déclare déçu par le comportement de Total qui se dit solidaire au lendemain de la catastrophe et ne comprend pourquoi il est prévenu aujourd'hui, niant toute responsabilité. Il estime que la compagnie n'a pas appliqué le principe de précaution en affrétant le navire *Erika* et souhaite voir reconnue la responsabilité du groupe. Le Président du Tribunal souhaite voir préciser la notion de préjudice écologique. M. Wasse le résume comme une « dégradation du milieu naturel », sans expliciter.

Jo Le Guen

SPAMM (Syndicat Pour l'Assainissement du Monde Maritime).

Jo le Guen rappelle sa traversée du Pacifique à la rame et la création de l'association Keep it Blue. Il note que peu de gens savent ce qu'est le FIPOL et comment il fonctionne. Après avoir assisté dans le public à des réunions du FIPOL à Londres, tenues dans les locaux de l'Organisation Maritime Internationale, il est étonné de l'absence des victimes de pollution aux réunions. Greenpeace et les Amis de la Terre y sont pourtant théoriquement admises, mais n'y viennent jamais. Afin de pouvoir participer aux débats il se fait mandater par les Amis de la Terre et commence à étudier le fonctionnement du FIPOL. Ce fonds dont les adhérents sont les Etats est en fait financé par les compagnies pétrolières. Il note que personne ne contrôle le FIPOL et son directeur inamovible et tout puissant et regrette que les Etats en charge de l'intérêt général aient abdicqué, aient accepté l'obole des pétroliers et leur aient accordé l'impunité.

Après le naufrage du *Prestige* en novembre 2002, l'association Keep it Blue a été déboutée de sa demande d'obtention du certificat ISM du *Prestige* émis par le Bureau Veritas pour défaut « d'intérêt à agir ». Jo Le Guen a donc fondé en janvier 2003 le SPAMM avec le but d'en faire un outil juridique dans les procédures à venir.

Jo Le Guen ne se présente pas comme une victime au sens économique mais se dit révolté par le système du FIPOL : celui-ci, ni l'assureur de l'armateur n'ont rempli leurs obligations légales selon lui. Il se demande à quoi peut servir ce procès quand le transport maritime international s'est justement mis hors de portée des lois nationales grâce au protocole de 1992 additionnel à la CLC qui attribue toutes les responsabilités aux armateurs-propriétaires des navires.



En fin d'audience, le Président du Tribunal remarque que parmi les parties civiles qui ont souhaité s'exprimer ne figure aucune commune. Leur conseil explique que les communes touristiques ne souhaitent pas en cette période de réservation être associées à la marée noire.

Mardi 24 avril 2007

M. Bonnot – Président de l'Association Nationale des Elus du Littoral -ANEL- et maire de Perros-Guirec

Environ 700 maires comptent sur l'ANEL pour défendre leurs intérêts « économique, écologique et touristique ». 50 de ces communes ont été touchées par la marée noire de l'*Erika* et ont subi un préjudice économique, écologique et moral. M. Bonnot a vécu les marées noires du *Torrey Canyon*, du *Tanio* et de l'*Amoco Cadiz* et dit que de gros efforts ont été réalisés en terme de sécurité maritime en Bretagne et sur le rail d'Ouessant mais qu'il en reste beaucoup à faire dans le Golfe de Gascogne comme le montre l'échouage du *MSC Napoli*, navire déjà fragilisé par un précédent échouage [Cf. communiqué Robin des Bois du 19 janvier 2007 « Le perd-conteneurs (bis) » http://www.robindesbois.org/communiqués/mer/fortune/2007/perd_conteneurs_bis.html]. Questionné par le Tribunal sur son avis quant aux responsabilités, M. Bonnot indique que la surveillance des navires doit être plus sévère. La promotion touristique à l'étranger traîne toujours l'image de la pollution et certains

maires ne veulent pas venir devant le Tribunal de crainte de la mauvaise publicité. La marée noire a donné de la France l'image d'un pays pollué. Ce préjudice n'est pas quantifiable et la somme pour le réparer pourrait correspondre à celle nécessaire pour engager une campagne de promotion à l'étranger, ce dont les communes ont besoin. Le préjudice écologique est irréparable ; des milliers d'oiseaux sont morts. La flore, les algues disparaissent et il reste des traces de mazout lorsque l'on gratte à certains endroits ; parfois il s'agit d'une méprise avec des algues noires. Certaines communes ont pu se faire rembourser les travaux directs entrepris pour combattre la marée noire mais le préjudice moral et touristique n'a encore jamais été pris en considération. M. Thouilin de Total demande à M. Bonnot quel système lui paraît le plus équitable entre celui en vigueur au moment de *l'Amoco Cadiz* et qui a conduit à 14 ans de procédure et celui du FIPOL qui paye tout de suite. M. Bonnot répond que le FIPOL ne fonctionne que partiellement, que la procédure de *l'Amoco Cadiz* a duré une douzaine d'années et que le préjudice subsiste étant donné qu'on en parle toujours. M. Bonnot cite l'exemple de sa commune qui a mis en place un laboratoire d'analyses des eaux de baignade pour dissiper les inquiétudes.

M. Auxiette, président de la région Pays de la Loire.

La région Pays de la Loire a souffert de la marée noire de 1999 et en souffre toujours. Les premiers arrivages sur la côte ont eu lieu le 25 décembre 1999. Le 26 le littoral entre les communes de Piriac, La Turballe, La presqu'île du Croisic et la baie de la Baule jusqu'à Saint-Brévin-des-Pins était touché. Une couche visqueuse de 5 à 30 cm d'épaisseur recouvrait le littoral de Pen Bron, La Turballe jusqu'au Pouliguen. Les arrivages ont duré jusqu'au mois d'avril à cause des décrochages de plaques sur les fonds marins, des marées d'équinoxe de septembre et des mauvaises conditions météorologiques d'octobre 2000. Sur 45 communes littorales de la région, 40 ont été touchées entre Assérac et La Faute-sur-Mer ainsi que des communes situées sur les bords de l'estuaire comme Paimboeuf et Corsept. M. Auxiette s'exprime au nom des 563.000 habitants des communes littorales et ne craint pas de toutes les citer une à une devant le Tribunal. Des milieux naturels très diversifiés ont été impactés : vasières, marais littoraux, côtes rocheuses, criques sableuses, falaises, cordon dunaire... M. Auxiette parle des boulettes, gouttelettes ou nappes dont certaines se sont enfouies en profondeur dans le sable. 200.000 t de déchets mazoutés ont été collectés, 22.600 bénévoles ont été recensés et il est estimé que ce sont 100.000 journées de bénévoles qui ont été consacrées aux chantiers. Les oiseaux mazoutés sont arrivés sur les côtes des Pays de la Loire à partir du 18 décembre. Les premiers étaient vivants, les suivants étaient morts. En tout, ce sont 1.812 oiseaux vivants qui ont été recueillis, 36.730 ramassés morts de 7 espèces protégées différentes dont les lots ont été incinérés pendant plusieurs mois (10 t en tout). 33 sites de pêche ont été fermés suite aux dosages d'hydrocarbures dans les produits de la mer, dans certaines zones les fermetures ont été en vigueur jusqu'en juin 2000 et pour d'autres jusqu'en juin 2001 (jusqu'à 76 semaines de fermeture pour les sites de Batz-sur-Mer et du Pouliguen). Pendant l'été 2000, 6 plages étaient toujours fermées.

Le préjudice matériel a été énorme, il a fallu aider les communes pour nettoyer les plages, soutenir les marais salants, la LPO, entreprendre des travaux de restauration écologique, réaliser le travail administratif correspondant au montage des dossiers, et organiser une campagne de communication pour minimiser les pertes touristiques. Le montant total de ce qui a été entrepris est d'environ 1.731.000 euros. Un référé a été introduit le 16 mai 2000 devant le TGI des Sables d'Olonne et le Conseil Régional attend toujours la réparation. 1/3 du montant estimé par les experts a été versé, soit moins de 10 % du montant estimé par les services de la région ; les experts judiciaires estiment qu'il manque 1,7 millions d'euros pour compléter ce qui a été versé par le FIPOL. Le préjudice moral est également très important car le choc psychologique a été considérable. La mobilisation des bénévoles et des manifestants le prouve. L'odeur de mort dans les stockages d'oiseaux a laissé des traces, pas seulement d'hydrocarbures. Cette marée noire a été massive de par le linéaire impacté, le volume des déchets générés et le nombre de personnes touchées, y compris celles qui ne vivent pas sur la côte mais dont l'Atlantique est partie intégrante du cadre de vie, et composante de leur culture. M. Auxiette porte à la connaissance du Tribunal des extraits du procès verbal de la réunion des conseils régionaux de Bretagne, Pays de la Loire et Poitou-Charentes tenue le 22 janvier 2000 en présence du premier ministre Raffarin et du président de Totalfina, M. Desmarest, et cite des extraits des interventions dont « l'Atlantique est notre adresse mondiale » du 1^{er} ministre. M. Desmarest a déclaré lors de cette réunion être en faveur d'un relèvement substantiel de la responsabilité financière des armateurs, des affréteurs, et des compagnies pétrolières. Il s'était également engagé à travers la création de la Mission Littoral Atlantique à restaurer les équilibres écologiques des milieux impactés grâce à un fonds mis en place pour le moyen terme. Il y a également parlé d'une fondation de la mer et a déclaré être conscient du

préjudice et de la perte de confiance. Le Tribunal demande, comme presque systématiquement, à M. Auxiette quels sont de son point de vue les responsables de la pollution et il répond qu'il n'est pas juge. Maître Fontaine pour Total lui demande s'il connaît le montant dépensé par Total pour la lutte « 10 millions ?, 100 millions ? » suggère-t-il, « Mais ce n'est pas un jeu télévisé ! » lui répond M. Auxiette ; le procureur enchaîne et lance à l'adresse de Total « Vous voulez surtout qu'on vous dise merci ». Des échanges ont lieu après une question pour Rina sur le document de l'INRA sur les préjudices écologiques qui doit être présenté le lendemain mais dont personne n'a encore eu communication. Un avocat de Total dit qu'il faudrait dresser un inventaire des coups/scoop de ce procès (après le coup des photos cf. compte-rendu de la 9^{ème} semaine d'audiences). Le Président du Tribunal rappelle qu'il reste 2 mois de procédure « en principe » et que la nuit porte conseil ; « Encore faut-il dormir » précise Maître Metzner pour Rina.

M. Le Drian, président de la région Bretagne

La région Bretagne compte 3,1 millions de bretonnes et de bretons et a déjà subi les marées noires de *l'Amoco Cadiz*, de *l'Olympic Bravery* et du *Torrey Canyon*. A peine les blessures de *l'Amoco* refermées, *l'Erika* est survenue. La Bretagne n'est pas une région poubelle et ne doit plus être victime de sa position géographique à cause d'inconséquences et d'irresponsabilités. Les bretons sont viscéralement attachés à la mer « notre territoire, notre maison, notre identité », « la mer c'est notre terre ». Lors d'une réunion le 25 décembre 1999 au matin, certains maires pleuraient comme après un deuil. Les bretons veulent la vérité et la région ne pouvait être que partie civile après cette agression. Le traumatisme reste entier, les conséquences sont de longue durée et la crainte d'une nouvelle marée noire est présente. D'après l'office régional du tourisme, la chute de fréquentation encaissée après la marée noire n'a jamais été remontée. M. Le Drian évoque l'histoire d'Alain Barbe Torque et de l'hermine blanche accompagnant le duc de Bretagne au combat. Pris d'un coup de fatigue, celui-ci rebrousse chemin et tourne dos au combat. Ils tombent sur une rivière en crue et l'hermine refuse de traverser pour ne pas se salir « plutôt la mort que les souillures » ; le duc retourne donc au combat et gagne la bataille. L'hermine blanche est devenue symbole de la Bretagne et le combat des bretons contre la pollution est un combat pour la vie. M. Le Drian s'exprimant au sujet du FIPOL regrette qu'il n'y ait pas de procédure contradictoire comme aux Etats-Unis. Maître Metzner, avocat de Rina lui demande quel projet de loi sur la sécurité maritime il a déposé lorsqu'il était Secrétaire d'Etat à la Mer. M. le Drian pendant cette courte période (9 mois jusqu'à début 92) a notamment initié la loi sur la manutention portuaire et clarifié le rôle de l'Etat en mer ; il n'a rien eu le temps de faire sur la sécurité en mer. Un conseil demande s'il y a eu des points zéro avant la catastrophe qui permettraient de comparer l'état du milieu naturel avant/après la marée noire ; il est répondu par M. Le Drian qu'il n'est pas possible d'avoir une pléiade d'experts sur les plages tous les matins. Maître Mignard appui M. le Drian et raille son confrère « les victimes n'ont pas été assez prévoyantes ! »

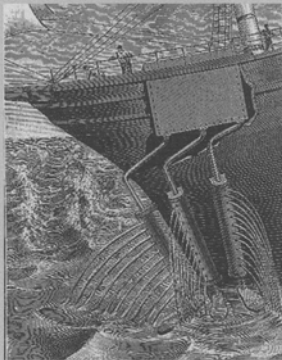
M. Patsouris, région Poitou Charente

M. Patsouris a été désigné par le conseil régional pour représenter la région et est également conchyliculteur et président des ostréiculteurs de Marennes Oléron. Le Poitou Charente n'a pas été touché avec la même ampleur que les régions voisines et a échappé de peu au plus gros, éloigné par la tempête. La région est solidaire de ses voisines. Le préjudice a été économique et moral. Les très nombreux articles de presse (4.500) disant que la nappe allait arriver en Poitou Charente, avec des cartes des arrivages plus ou moins justes et pour certains soulignant la dangerosité du produit ont provoqué une chute libre de la vente des produits de la mer (de - 10 à - 15 % pour ce qui est de la vente des produits de la pêche et -30 à -60% pour les produits conchyliques). Certains conchyliculteurs ont fait faillite, d'autres n'ont pas transmis leur activité et la croissance de l'emploi a été ralentie. La région a soutenu les conchyliculteurs en aidant à redonner une image positive de leurs produits. Certains stocks d'huîtres ont été remis en mer mais ont été très difficilement commercialisables à cause de leur taille (grossissement), même sur le marché local. M. Patsouris est marin depuis 40 ans et vit avec les marées. Les relations avec la mer sont affectives et basées sur un sentiment de confiance « comme dans un mariage » qui en l'occurrence a mal tourné puisque la relation est « durablement altérée » ; il parle également des craintes de récives et écoute chaque matin la radio avec la hantise d'un nouveau naufrage. Il compare avec un cambriolage « il manquera toujours quelque chose, l'oiseau qu'on avait l'habitude de voir là et qui n'y est plus ». La marée noire de *l'Erika* a provoqué des troubles psychologiques et moraux, un sentiment d'inquiétude et d'impuissance qui a mis un coup à toutes les ambitions des personnes vivant du tourisme et de l'industrie nautique. La région demande réparation et veut savoir la vérité.



M. Bougrain Dubourg, président de la Ligue de Protection des Oiseaux

La délégation de la LPO revient après la suspension d'audience avec quelques minutes de retard et le Président du Tribunal ose un « Où est Monsieur Bougrain Dubourg ? Il s'est envolé ? ». Le président de la LPO présente l'historique de la ligue, fondée en 1912, reconnue d'utilité publique depuis 1986, comptant environ 39.000 membres, 240 salariés, gérant 7 réserves naturelles et représentant officiel de BirdLife International en France. La LPO a déjà vécu les marées noires du *Torrey Canyon*, de *l'Olympic Bravery*, de *l'Amoco Cadiz* et du *Boehlen*. Au lendemain du naufrage de *l'Erika*, la LPO a mis en place une cellule de crise. Les premiers oiseaux arrivés étaient des guillemots de 850 g à 1 kg. En tout ce sera 30.000 guillemots qui arriveront sur les côtes. Ces oiseaux pélagiques n'ont jamais de contact avec l'homme, ils étaient affaiblis, déshydratés et n'avaient pas mangé. Les plus chanceux sont morts vite, certains en 3 heures, d'autres avant de toucher les côtes. Un Plan National de Sauvetage des Oiseaux Marins -PNSOM- a été mis en place par la LPO avec le concours d'associations comme Bretagne Vivante. C'est une sorte de guide des procédures et des actions à entreprendre validé par le MEDD et intégrant les impératifs de sécurité pour les intervenants. 24 structures de soins ont été très rapidement mises en place. La 1^{ère} réunion avec Total a eu lieu le 21 décembre. Total ne s'est décidé à participer à cette réunion que sous la menace d'un communiqué de presse. Total a alors proposé 100.000 FF de l'époque et ne comprenait pas les enjeux. Le 19 janvier 2000, les premiers oiseaux ont été relâchés dans les Côtes d'Armor. La pollution a touché des ZNIEFF, des zones Ramsar, des ZICO et des réserves naturelles. M. Bougrain Dubourg note qu'il n'y a pas en France de culture associative mais que les français sont très solidaires lorsqu'il y a une catastrophe. 4.000 bénévoles se sont portés volontaires. Sur 8 jours de bénévolats, les 3 premiers étaient consacrés à la formation puis ils étaient affectés selon leurs compétences (administration, soin, alimentation ...) Un accompagnement médical était mis en place dans chaque centre de soin. Les masques et les gants étaient mis à disposition et la LPO donnait des consignes pour le port de ces équipements de sécurité, pas toujours respectées. L'observatoire des marées noires créé après *l'Erika* et qui « regroupe » une vingtaine d'associations a réalisé un bilan des oiseaux touchés : 74.226 dont 32.193 vivants et 42.033 morts, chiffres sous-estimés, multipliables par un facteur de 2, 3 voire 5 si l'on prend en compte les oiseaux disparus entre le lieu du naufrage à 70 km des côtes et le littoral. Les oiseaux mêlés aux déchets n'ont pas non plus été comptabilisés. La tempête survenue juste après a également affecté les oiseaux marins dont certains spécimens se sont retrouvés dans le Jura ; les oiseaux vont spontanément vers les zones les plus tranquilles et le pétrole tranquillisant la mer, les nappes ont constitué des pièges.



1888 - MARÉE NOIRE EN MER

"Nous avons signalé les effets si intéressants qu'on obtient en répandant l'huile à la surface de la mer pour calmer l'agitation des vagues. Une communication récente de M. l'amiral Cloué à l'Académie des Sciences (séance du 6 juin 1887) est venue attirer à nouveau l'attention sur cette question, et montrer qu'il y avait là un auxiliaire des plus importants pour la navigation puisque, avec une dépense d'huile très minime, on peut arriver à sauver ainsi les navires en détresse et les vies humaines en péril. L'action calmante de l'huile sur les vagues constitue un phénomène bien constant, facile à provoquer, et elle peut s'expliquer peut-être par cette considération que la nappe d'huile se répandant à la surface des eaux, même sur une épaisseur absolument insensible, mettrait en quelque sorte la masse d'eau qu'elle recouvre à l'abri de l'action et du contact du vent, et elle empêche ainsi l'agitation de se communiquer jusqu'à celle-ci. Cette action de l'huile, acceptée par les uns, et discutée par les autres, doit être considérée cepen-

dant comme un fait des mieux établis, et bien que la chose puisse paraître étrange, elle était connue des anciens auteurs et il semble qu'elle avait été remarquée depuis très longtemps par les pêcheurs hollandais en particulier, qui allaient chercher la morue dans le voisinage des côtes du Groenland. Quant aux appareils employés pour le filage, ce sont généralement des sacs de forte toile à voile de 10 litres environ de capacité qu'on remplit d'étoffe saturée d'huile. Aucun de ces procédés anciens ne paraît résoudre la question d'une manière aussi satisfaisante que le cylindre distributeur représenté dans la figure 1, et dont nous donnons la description d'après le "Yacht"."

La Nature, 1887



Extraits de « la Flèche » n°27 journal de Robin des Bois Mai/Juin 1995

Le CNRS et le Muséum d'Histoire Naturelle ont effectué des surveillances dans les airs et en mer dans la zone concernée en 2001 et 2002. Concernant l'absence d'état des lieux sur la biodiversité en France, Allain Bougrain Dubourg rebondit et lance « Et bien non, il n'y en a pas, car il n'y a pas les moyens » ; il précisera plus tard que certains pays africains sont plus en avance car l'enjeu est aussi lié au tourisme. Les présidentiables ont été interpellés à ce sujet mais les débats sont centrés sur l'énergie et le réchauffement climatique. Il n'a pas été question de biodiversité alors qu'il s'agit du baromètre du vivant. Certains sites ont fait l'objet de recensement avant la marée noire ; pour l'un d'eux, les populations d'oiseaux étaient en moyenne de 3 millions d'individus en 1994 et ont chuté à 2,7 millions en 2004. Elles se sont réduites ou n'ont pas favorablement évolué, ce qui est aussi un préjudice. M. Bougrain Dubourg cite la Bernache cravant (*Branta bernicla*), un oiseau qui parcourt 5.000 km depuis la Sibérie pour venir en France [la bernache cravant se repose souvent sur la mer en troupe serrée]. Avant l'*Erika*, la population était de 2.150 individus en moyenne et a chuté à 1.330 individus après. Pour l'Eider à duvet (*Somateria mollissima*), la population moyenne était de 320 avant et a chuté à 10 après. Il y avait 24 couples nicheurs en 1999 et il n'y en a plus du tout maintenant, c'est-à-dire que la France peut rayer l'Eider à duvet de la liste des espèces nicheuses sur son territoire. L'Union Européenne et la France ont pour objectif de stopper la perte de biodiversité à l'horizon 2010 ce qui est peu ambitieux mais qui ne sera pas respecté. 150.000 oiseaux ont été touchés par la marée noire de l'*Erika*, seuls 2.139 ont été sauvés. Le président de la LPO prend le devant et explique que certes, vu l'investissement, on peut se demander si tout cela était utile ; et bien oui, car la vocation de la LPO est de se battre, pas de rester les bras croisés. Lorsqu'un chasseur tire une espèce menacée, il encourt une amende de 9.000 euros « et lorsqu'un pétrolier en tue 15.000, il rejette la réalité d'un trait de plume ». Il ajoute qu'il n'y a pas eu que les oiseaux de touchés mais aussi les phoques, les tortues et tout le vivant non commercial qu'il convient ici de prendre en compte. Pour conclure, M. Bougrain Dubourg cite Victor Hugo : « Rien n'arrête une idée dont le temps en venu ». Le Président du Tribunal lui demande quels sont selon la LPO les responsables. M. Bourgrain Dubourg répond que la LPO a arrêté la responsabilité notamment de Total dont le président a reconnu sur RTL la responsabilité et a déclaré être prêt à aider ; ces engagements n'ont pas été respectés. La LPO a déposé un dossier pour être indemnisé par le FIPOL à hauteur de 240.000 euros qui ont été refusé. Le FIPOL a fait savoir que la LPO avait eu « beaucoup de dons ». Cette attitude scandaleuse a conduit sur le moment la LPO à s'interroger pour savoir s'il ne fallait pas rembourser les donateurs. Maître Soulez la Rivière demande à M. Bougrain Dubourg s'il sait que Total a déboursé 217 millions d'euros pour gérer la marée noire. M. Bourgain Dubourg sait qu'il y a eu beaucoup d'argent mais que Total en a aussi récupéré en vendant le sable issu du traitement des déchets pour faire des routes [Total n'a pas fait fortune avec le sable qui s'est mal vendu 20 à 30 FF la tonne et dont 65.000t restent stockées sur le territoire du Port Autonome de Nantes-Saint-Nazaire]. L'avocat poursuit « Est-ce que la solidarité vaut pour vous reconnaissance de la responsabilité ? » « La solidarité était éclairée » réplique Allain Bougrain Dubourg.

Mme Poiret, attachée de presse du WWF France

Mme Poiret (phonétique) est attachée de presse du WWF France. Elle était en 1999 journaliste à l'hebdomadaire « Le Journal du Dimanche » et a interviewé le commandant Mathur en Inde. La véracité d'un de ses articles a été remise en cause devant le Tribunal et Mme Poiret veut intervenir sur ce point. Le Président l'informe que cela n'est pas possible étant donné qu'elle n'est pas citée comme témoin et que pour des raisons de procédure, elle ne peut parler ici que des dommages écologiques. Mme Poiret n'a rien à dire sur ce sujet.

M. Perrin, président de Vigipol et vice président du Conseil Général des Côtes d'Armor

M. Perrin rappelle qu'il a été dit par le Tribunal que peu de maires ont demandé à intervenir et il réagit : « je suis maire et je parle au nom de 104 autres maires ». Questionné en fin d'audience sur l'attitude de certains maires qui ne veulent pas venir devant le Tribunal pour éviter la médiatisation, M. Perrin précisera qu'étant donnée l'antériorité du syndicat comme victime de ce type d'évènements, Vigipol a dépassé ce stade et pense que le silence ne permet pas de se prémunir contre ce genre de risque ; il faut aussi expliquer que la situation n'est pas si noire que ça. Vigipol est un établissement public de coopération intercommunale qui regroupe des maires de Cancale jusqu'à Cherbourg. Le syndicat mixte a été créé en 1980, 2 ans après le naufrage de l'*Amoco Cadiz*, pour aider les communes dans leur action contre Amoco. Après 20 ans de procédures dont 14 ans de procès, Vigipol se questionnait sur son devenir et l'*Erika* a répondu. Vigipol a intégré comme objectif la prévention et a 2 objets essentiels : aider à la gestion de la crise (par exemple lorsqu'une commune est touchée par une pollution mais que l'ampleur de celle-ci ne justifie pas selon les critères actuels le déclenchement du plan Polmar) et

« civiliser le trafic maritime ». 40 procédures ont été engagées par le syndicat devant les Tribunaux dont 20 ont fait l'objet d'appel et 5 de pourvoi en cassation, pour des déballastages/dégazages. M. Perrin cite l'échouage du *Napoli* pour illustrer le travail qui reste à accomplir. Le Vigipol dispose donc de « 30 ans d'expérience de victime agissante et pas seulement récriminante ». Pour M. Perrin, le droit commercial doit être respectueux du droit de l'environnement. Le syndicat a récemment tenu son comité syndical en présence de l'autorité préfectorale, de la préfecture maritime et du vice président de l'Agence Européenne de Sécurité Maritime et a vocation à faire force de proposition concernant par exemple la perte de conteneur en mer. Les marées noires ne représentent que la partie immergée de l'iceberg, le plus grave est en dessous. M. Perrin explique que Vigipol suit le procès depuis le début avec son directeur et 3 doctorants en droit et invite à consulter la chronique sur leur site internet [<http://www.webgazelle.net/sites/vigipol/accueil.php>]. Le Président du Tribunal note que quasiment toutes ses paroles figurent dans ces comptes-rendus, qu'il doit faire attention, que cela le ramène à ses devoirs et est normal. Pour Vigipol, la situation a changé depuis le naufrage de *l'Amoco Cadiz* ; il y a eu aussi le *Prestige*, le *Ievoli Sun*, *l'Ece* mais il n'y a pas eu beaucoup de progrès en ce qui concerne les recherches de responsabilités. Questionné sur la marge de manœuvre dont dispose le Tribunal, M. Perrin dit ne pas être sûr que tous les outils juridiques sont disponibles mais les tribunaux font parfois avancer la loi. Vigipol est confiant dans la capacité du Tribunal à rappeler à chacun son obligation élémentaire de sécurité et pense qu'il peut faire évoluer les choses. Les communes du littoral subissent « les vomissures » des accidents de transport de marchandises et si le risque zéro n'existe pas, il faut impérativement y tendre. Vigipol n'a reçu aucune indemnisation. Questionné par Maître Fontaine pour Total, M. Perrin précise que pour le *Tanio*, les communes ont décidé de garder l'argent pour que le syndicat puisse ester en justice dans les sinistres à venir. Vigipol a des charges de structure de 220.000 euros/an (280.000 cette année en raison du procès) et est financé par les dommages et intérêts des recours qu'il gagne. M. Perrin dit que le Fipol ne doit pas être un droit à polluer et que la seule solution est de réglementer le trafic maritime. Maître Fontaine insiste et veut savoir si Vigipol souhaite que l'on supprime la CLC et que tout se passe devant les tribunaux ; M. Perrin répond qu'il faut remplacer la CLC par un système plus performant.

Mercredi 25 avril 2007

M. Beurier.

Expert. Professeur de droit à l'université de Nantes.

L'émergence du préjudice écologique se situe en 1974 quand Stones, un expert américain en droit de l'environnement a suggéré que les arbres deviennent un sujet de droit et non un objet. « Est-ce que les arbres peuvent avoir le droit de porter plainte ? ».

Aujourd'hui, le régime juridique des dommages écologiques n'est pas établi mais il existe un faisceau de textes juridiques divers dans le domaine maritime. La CLC évoque les pertes et dommages écologiques. Le droit international de la mer parle à travers la Convention de Montego Bay de protection et de préservation de l'environnement marin et la distinction entre les ressources halieutiques, la faune / flore des biotopes et la qualité de l'eau. La Convention de Lugano sur la responsabilité civile des dommages résultant d'activités dangereuses pour l'environnement ouvre la possibilité à quiconque de recourir en faveur de la protection de l'environnement. Le « Droit de la Guerre » interdit le recours stratégique à des perturbations volontaires de l'environnement.

Il y a donc depuis les années 70 un tissu international et national de textes convergents et l'initiative est citée de la commune de Cassis (Bouches-du-Rhône) introduisant un recours pour atteinte à la faune et à la flore sous-marine suite aux déversements de boues rouges [Péchiney], recours débouté faute de preuves relatives aux préjudices.

A l'issue du 1er déversement d'hydrocarbures de *l'Antonio Gramsci* (1979) le droit soviétique qui s'appliquait en Estonie a pour la 1^{ère} fois adopté une méthode forfaitaire d'indemnisation basée sur un pourcentage de pétrole déversé sur la côte.

La jurisprudence française indemnise de plus en plus souvent les dommages écologiques et le préjudice moral (Rennes 93, 2004. Bordeaux 2005) en s'appuyant sur l'article L 110-1 qui permet de prendre en compte le patrimoine commun de la nation et sur l'article 4 de la charte environnement adossée à la Constitution française.

Code de l'environnement. Article L 110-1

I. - Les espaces, ressources et milieux naturels, les sites et paysages, la qualité de l'air, les espèces animales et végétales, la diversité et les équilibres biologiques auxquels ils participent font partie du patrimoine commun de la nation.

II. - Leur protection, leur mise en valeur, leur restauration, leur remise en état et leur gestion sont d'intérêt général et concourent à l'objectif de développement durable qui vise à satisfaire les besoins de développement et la santé des générations présentes sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs. Elles s'inspirent, dans le cadre des lois qui en définissent la portée, des principes suivants:

1° Le principe de précaution, selon lequel l'absence de certitudes, compte tenu des connaissances scientifiques et techniques du moment, ne doit pas retarder l'adoption de mesures effectives et proportionnées visant à prévenir un risque de dommages graves et irréversibles à l'environnement à un coût économiquement acceptable;

2° Le principe d'action préventive et de correction, par priorité à la source, des atteintes à l'environnement, en utilisant les meilleures techniques disponibles à un coût économiquement acceptable;

3° Le principe pollueur-payeur, selon lequel les frais résultant des mesures de prévention, de réduction de la pollution et de lutte contre celle-ci doivent être supportés par le pollueur;

4° Le principe de participation, selon lequel chacun a accès aux informations relatives à l'environnement, y compris celles relatives aux substances et activités dangereuses, et le public est associé au processus d'élaboration des projets ayant une incidence importante sur l'environnement ou l'aménagement du territoire.

Charte de l'environnement adossée à la Constitution française. Article 4.

- Toute personne doit contribuer à la réparation des dommages qu'elle cause à l'environnement, dans les conditions définies par la loi.

En perspective, il s'agit de prendre en compte un dommage non marchand qui va porter atteinte à des biens immatériels que sont les biotopes et les biocénoses en totale indépendance des dommages subis par l'Homme. La tendance actuelle est à la compensation à l'image de la Convention de Ramsar sur les zones humides. L'exemple de destructions dans le cadre de travaux d'utilité publique comme le comblement de mares et autres micro zones humides, en l'occurrence la ligne TGV Atlantique et la création d'écosystème similaires peut dans le domaine maritime suite aux effets indirect des marées noires comme le piétinement des pelouses côtières aboutir aux mêmes compensations ou reconstructions. L'achat de macareux en Ecosse après la catastrophe de *l'Amoco Cadiz* pour reconstituer la population des Sept Iles peut être considéré comme une initiative pionnière.

Dans le cadre de la CLC, les naufrages du *Patmos* (1985) et du *Haven* (1991), soit juste avant le protocole de 1992 visant à mieux protéger les intérêts des compagnies pétrolières affrétant les navires, reconnaissent des préjudices à l'environnement. Le FIPOL dit que ça ne rentre pas dans ses obligations mais des indemnisations prennent en compte les dommages écologiques et le FIPOL les reconnaît de facto.

La communauté de paiement dont le FIPOL fait partie accepte le critère de dommages écologiques. « On est dans une évolution lente qui ne fait pas marche arrière ».

« La descente aux enfers du transport maritime de vracs a favorisé l'émergence de l'Etat côtier par rapport à l'Etat du pavillon ».

Le 24 mai, la Cour de Cassation rendra le compte-rendu de son groupe de travail sur le sujet.

L'assurance commence à sélectionner les risques.

Il n'est pas interdit d'envisager - sans prendre en compte la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC) – des actions juridiques consécutives à une marée noire sur les fondements du droit national approprié. Si l'action est fondée sur la CLC et pour obtenir réparation des préjudices écologiques, il convient de prouver une faute inexcusable d'un des acteurs, y compris l'affréteur, caractérisée par une attitude téméraire dont l'auteur, tout en ayant connaissance d'un danger, ne prend pas les dispositions nécessaires pour l'éviter. Des fautes qui pourraient être à première vue considérées comme secondaires sont assez régulièrement retenues contre les armateurs qui par exemple ne s'assurent pas que le commandant dispose de cartes marines mises à jour ou qui laissent naviguer des car-ferries avec des défauts de fermeture des portes.

Le défenseur de RINA rappelle qu'en fonction de l'article 55 de la Constitution française le droit national est soumis au droit supra-national, ce qui déclenche une salve du Ministère Public. « RINA protège l'intérêt de ses co-responsables ».

Constitution française. Article 55

Les traités ou accords régulièrement ratifiés ou approuvés ont, dès leur publication, une autorité supérieure à celle des lois, sous réserve, pour chaque accord ou traité, de son application par l'autre parti

Un autre avocat de RINA pose la question de savoir si un oiseau migrateur fait partie du patrimoine commun de la nation.

Il est répondu que si l'oiseau était au moment de la catastrophe à l'intérieur de la Zone Economique Exclusive il faisait dès lors partie du patrimoine commun. La question est aussi posée de savoir si les collectivités territoriales côtières ont reçu délégation de l'Etat pour procéder à la gestion ou à la protection de la zone maritime sous souveraineté [200 milles au large des côtes].

M. Martin N Dendé – Professeur de droit à l'université de Nantes.

La convention CLC canalise la responsabilité sur le propriétaire du navire avec limite de la responsabilité et sur d'autres auteurs si des fautes inexcusables ont été commises. Il est redit que ces fautes sont des fautes de témérité telles qu'elles sont aussi définies dans le transport aérien et sont « des fautes commises avec la conscience que le dommage en résulterait probablement ». A l'exemple du *Nova Hollandia* (avril 2005) dont le commandant savait que les tuyaux et autres équipements de déballastages étaient en mauvais état et qui a cependant procédé à l'évacuation en mer des résidus. Pour l'*Amoco Cadiz*, une faute inexcusable du constructeur a été retenue pour une mauvaise conception du gouvernail.

Les fautes inexcusables de l'affréteur peuvent exister mais l'expert au moment de son témoignage n'en a pas mémoire. Les conditions et les effets de l'affrètement sont définis par les parties. Ce sont elles qui fixent la règle du jeu. La charte-partie devient la loi des parties dont les éléments constitutifs doivent être analysés et interprétés au cas par cas.

Le connaissance (en anglais " bill of lading ") est le titre qui est remis par le transporteur maritime au chargeur en reconnaissance des marchandises que son navire va transporter. C'est une sorte de reconnaissance de responsabilité. L'affréteur au voyage n'a pas normalement à réaliser des connaissances. S'il en émet un [c'est le cas de Total et de sa filiale Raffinerie des Flandres sauf à ce que Total prouve le contraire] le détenteur de ce connaissance peut être considéré comme le transporteur. Le connaissance peut être assimilé à un contrat de transport.

Les éléments constitutifs de la gestion nautique du navire par tel ou tel acteur dont l'affréteur s'évaluent au cas par cas notamment par la prise en compte du connaissance et de son complément, la charte-partie. Dans le cas de produits radioactifs ou pétroliers, l'affréteur au voyage peut donner des indications et des instructions de telle sorte « qu'il se trouve immiscé dans la marche du navire ».

Aux questions du Ministère Public de savoir si de l'existence d'un connaissance on peut éventuellement déduire que la société signataire a un pouvoir de contrôle et de direction sur un navire affrété, l'expert répond par l'affirmative ou qu'en tout cas il y a une présomption « qui peut être combattue ».

A la question de savoir si c'est un comportement téméraire d'approuver un bateau comme l'*Erika* tout en le qualifiant de « limite acceptable », l'expert répond sans beaucoup d'hésitations que c'est une faute inexcusable.

Les experts ont aussi répondu qu'il était possible de poursuivre l'affréteur d'un navire sur le fondement de la CLC s'il a commis des fautes inexcusables.

M. Bonnieux**Unité d'économie et sociologie rurales. INRA**

Expert en économie de l'environnement et dans la problématique de la réparation des pollutions.

Auteur d'une évaluation économique du préjudice écologique causé par le naufrage de l'*Erika* commandée par l'Association Interrégionale Ouest Littoral Solidaire (AIOLS).

L'Homme est au centre de ce rapport. C'est la mesure-étalon du préjudice évalué. Les effets de la marée noire sont uniquement calculés par rapport à ses empêchements, ses satisfactions, la plénitude de ses activités et son supposé consentement à payer pour éviter la répétition d'un tel dommage est extrapolée par rapport à une enquête antérieure portant sur l'eutrophisation de la rade de Brest.

« L'*Exxon Valdez* a constitué un progrès dans l'évaluation du non-marchand. Le dommage de l'*EVOS - Exxon Valdez Oil Spill-* s'appuie sur le calcul du consentement à payer des ménages américains pour qu'une telle catastrophe ne se reproduise pas.

« Le préjudice écologique est difficile à chiffrer car des biais psychologiques rentrent en compte ».

« Ce qui a compté en été 2000, ce n'est pas tant la qualité de l'eau littorale que sa perception par l'utilisateur ».

« La préoccupation de l'environnement et sa quantification augmentent avec le niveau de vie ».

« Les ressources de la nature sont hors marché. Les acteurs se comportent comme si le prix des ressources naturelles était nul alors que ce prix n'est simplement pas apparent. Le marché est un mécanisme de révélation et des matériaux comme le CO2 peuvent se voir tout à coup attribuer une valeur positive à cause de conjonctures et de mécanismes financiers et environnementaux inédits.

Le chiffrage de l'ensemble des préjudices atteint pour le post *Erika* 370 millions d'euros. Les auteurs estiment avoir fait en sorte qu'il soit sous-évalué.

L'estimation des dommages des activités marchandes s'appuie sur des documents comptables et des statistiques officielles. Le rapport tente d'exprimer en mesures monétaires les pertes d'agrément des usagers du littoral au cours des 6 premiers mois de la crise et dit que le niveau de bien être des résidents a retrouvé son niveau antérieur en moins de 2 ans.

Pour évaluer les dommages de non usage, le rapport s'inspire donc de la méthode d'évaluation contingente appliquée par l'administration américaine après la catastrophe de l'*Exxon Valdez*. Il s'agissait de déterminer l'estimation du consentement à payer des ménages américains pour accéder à la protection du littoral dans la perspective du « Plus jamais ça ». Près de 100.000 familles américaines ont été interrogées en tête à tête ; elles se sont déclarées prêtes à payer la somme médiane de 31 \$ à titre de contribution unique. La méthode du consentement à payer a déjà été appliquée en France au sujet de la remise en état écologique de la rade de Brest. Le WWF Norvège a d'ailleurs appliqué à son profit le consentement à payer estimé des citoyens norvégiens après une marée noire et les sommes effectivement reçues par l'organisation ont été inférieures aux intentions déclarées.

Une représentante de la défense de Total compare le préjudice total de la communauté des pêcheurs à pieds évalué à 234 millions d'euros au chiffre d'affaire déclaré toute pêche confondue dans le même périmètre de 330 millions d'euros pour l'année 2001.

Un avocat du Rina s'est lancé dans la parabole des deux îles voisines de la même dimension également engluées dans la même marée noire ; l'une à 30.000 habitants, l'autre 3. Comment le préjudice écologique de chacune d'entre elles sera évalué ? M. Point (phonétique), chercheur en économie au CNRS reste perplexe, confirme que tout se calcule autour de l'Homme, parle de valeur d'existence et legs, de simulation de fonctionnement de marchés quand ils n'existent pas.

Pour la 1ère fois depuis le début des audiences, le Président du tribunal évoque l'hypothèse d'une expertise dont on comprend qu'elle serait à la fois économique et biologique. Qui serait capable de la réaliser ? –les universitaires, le CNRS et Ifremer sont cités. Le défenseur de Rina fait la grimace à l'évocation de ces « émanations de l'Etat » dont l'indépendance serait a priori suspectée. La justice aussi est une émanation de l'Etat et « cela vous empêche-t-il de croire en son indépendance ? » interroge le Ministère Public.



Association de protection de l'Homme et de l'environnement
14, rue de l'Atlas 75019 Paris
Tel : 01-48-04-09-36 / fax : 01-48-04-56-41
www.robindesbois.org
contact@robindesbois.org