



Bulletin spécial de la **DOCUMENTATION** **ÉCOLOGIQUE VOIRONNAISE** pour L'HISTOIRE DE L'ENVIRONNEMENT ET L'ÉCOLOGIE DANS LE MONDE

SPECIAL MAREES NOIRES SUR LE LITTORAL ATLANTIQUE (6 ème partie)

L'affaire Prestige, procès de l'Erika..., puis les marées noires se calment plutôt sur cette façade atlantique.

DEUX NAUFRAGES SIMILAIRES, MAIS DES PROFONDEURS TRÈS DIFFÉRENTES

Cette photo, prise sur l'épave du *Prestige* peu après son naufrage montre, sur la gauche, un tuyau d'écoulement de fioul dont le bouchon a été arraché.

1 12 décembre 1999

- Pavillon maltais
- Tonnage : 31 000 t
- Profondeur : 120 m
- Quantité déversée : 20 000 t

2 19 novembre 2002

- Pavillon libérien
- Tonnage : 77 000 t
- Profondeur : 3 800 m
- Quantité déversée : 63 000 t
- 13 800 t de fioul encore dans ses cuves

1 ERIKAO (near Le Croisic, Vendée)

2 PRESTIGE (near La Corogne, Galice)

100 km



2 octobre 2003..... Les moyens de lutte contre les «voyous des mers» restent limités. Les marées noires frappent les opinions

publiques, les pollutions charriées par les fleuves, moins spectaculaires mais encore plus graves, en termes de quantité de produits toxiques répandus, aussi. Mais il existe encore d'autres pollutions sauvages et volontaires, clandestines, commises au large, souvent de nuit. C'est ce qu'il est convenu d'appeler les dégazages. Ce terme recouvre le lavage des citernes des pétroliers, l'évacuation des huiles et résidus de soutes, la purge des moteurs propulsés au fioul lourd ou au gazole décidés par des capitaines de toutes sortes de bateaux. Les pollutions par marées noires représentent 10% du total, celles provenant des continents comptent pour 45%, les dégazages pour 45% aussi. Après la catastrophe du Prestige, en novembre 2002, la Commission de Bruxelles a proposé au Conseil

Documentation Ecologique
Voironnaise

32-34 rue Vaucanson Rez-de-chaussée
38500 VOIRON

Les visites se font sur rendez-vous au
06 25 25 52 29 (sans répondeur)
utiliser de préférence le mail
gaby.rajon@gmail.com



et au Parlement européens d'aggraver fortement les sanctions contre les capitaines et les armateurs qui se seraient rendus coupables de telles agressions contre les écosystèmes marins, définies par les conventions internationales Marpol de 1973 et 1978. Un projet de directive de mars 2003, demandant aux Etats d'introduire dans leurs législations nationales des sanctions pénales, y compris des peines de prison, a cependant bien du mal à progresser dans les arcanes des procédures communautaires. La France s'y déclare favorable, mais d'autres pays maritimes plus libéraux tergiversent. Par ailleurs, une directive oblige les Etats à équiper leurs principaux ports de stations de récupération des déchets, précisément pour contrer les déballastages illicites. Les Etats membres avaient jusqu'à décembre 2002 pour transposer ce texte dans leur droit interne, mais plusieurs - dont la France, l'Espagne l'Italie, les Pays-Bas, le Royaume-Uni... - ne l'ont toujours pas fait, d'où l'ouverture de procédures communautaires d'infraction avec mise en demeure. Les autorités de Marseille-Fos ont pris des dispositions pour se conformer à cette directive. Certains Etats comme la Belgique imposent à chaque navire qui entre dans un port l'obligation de verser une caution, remboursée lorsque le capitaine fournit la preuve qu'il a bien effectué ses dégazages et déballastages dans des installations adéquates. L'arsenal juridique français n'a pas attendu la catastrophe du Prestige pour être toiletté, notamment avec la loi Le Bris du 3 mai 2001, du nom du député PS du Finistère, qui a renforcé les amendes. Le projet du garde des sceaux, Dominique Perben, intitulé «Adapter la justice aux évolutions de la criminalité», adopté en première lecture à l'Assemblée nationale le 23 mai, va dans le même sens. Les sanctions sont une chose, les moyens pour repérer et confondre les contrevenants en sont une autre. Or, comme l'a remarqué une commission d'enquête de l'Assemblée nationale en juillet, les moyens de détection, notamment aériens, sont insuffisants. Les douanes ont deux avions spécialisés, dénommés Polmar 1 et 2. L'acquisition d'un troisième est prévue.

21 octobre 2003..... Pêche : les ramasseurs d'algues rouges, qui ne peuvent vendre cette année leur récolte en raison de la pollution du Prestige, ont bloqué, le 20 octobre, le port de Bayonne (Pyrénées-Atlantiques), à l'aide d'une douzaine de chalutiers. Ils veulent ainsi appuyer leurs demandes d'indemnisation restées jusqu'à présent sans réponse.

21 octobre 2003..... Après le naufrage du Prestige : La Commission européenne indique que Les pétroliers à simple coque transportant des pétroles lourds sont désormais bannis des ports de l'UE. Et ceci en application des mesures adoptées après la marée noire du Prestige.

22 octobre 2003..... Le Fipol n'indemniserait les victimes du «Prestige» qu'à hauteur de 15%. La nouvelle devrait relancer la grogne des victimes du Prestige, le pétrolier qui a fait naufrage le 19 novembre 2002, au large de la Galice. Le comité exécutif du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Fipol) a décidé, le 20 octobre, à Londres, de maintenir le taux de remboursement à 15% seulement du préjudice subi. L'administrateur du fonds, le Suédois Mans Jacobsson, a fait ses comptes. Le coût de la marée noire devrait atteindre entre 650 et 785 millions d'euros en Espagne, entre 100 et 200 millions d'euros en France. A ces sommes, il faut ajouter le coût des travaux de pompage, que certaines estimations évaluent à plus de 100 millions d'euros. Soit une ardoise qui pourrait avoisiner 1,1 milliard d'euros. Le Fonds ne dispose en regard que de 170 millions d'euros à distribuer, soit donc 15% de ce qui serait nécessaire. Pour pallier les insuffisances du Fipol, le gouvernement français a annoncé, le 19 octobre au soir, qu'il aiderait les victimes, sans plus de précision sur les sommes qui seront allouées. Son homologue espagnol veut

demandeur une aide substantielle à Bruxelles, nous signale notre correspondante à Madrid. Sur les côtes espagnoles, selon le quotidien El Pais du 20 octobre, dix à douze plages sont salies chaque jour par de nouveaux arrivages de fioul, près d'un an après le naufrage. Plus de mille personnes s'affairent encore au nettoyage. Les carences de l'indemnisation avaient déjà été constatées lors de la marée noire de l'Erika, survenue le 12 décembre 1999 au large de la Bretagne. Près de trois ans après le sinistre, le Fipol a annoncé récemment que toutes les victimes privées pourraient être indemnisées à 100% des sommes reconnues par ses experts. Mais l'Etat français, qui a dépensé 120 millions d'euros en frais de nettoyage ou aides, ne pourra récupérer, au

mieux, que la moitié de cette somme. Confrontée à la grogne, l'Organisation maritime internationale (OMI) avait décidé, en mai, de porter à 750 millions de droits de tirage spéciaux (DTS), soit 1 milliard d'euros environ, le plafond du Fipol. L'Union européenne avait largement poussé à ce relèvement conséquent. Les compagnies pétrolières, qui financent le fonds, avaient accepté, bon gré mal gré, cette aggravation de leur responsabilité financière. Mais six mois plus tard, le protocole reste encore un vœu pieux. La raison: les lenteurs des procédures de ratification par les Etats. L'accord international stipule en effet que la signature formelle de huit Etats au moins, représentant 450 millions de tonnes d'importations de pétrole, est



nécessaire pour que le plafond d'un milliard d'euros entre en application. Les treize Etats maritimes de l'Union totalisent 600 millions de tonnes. Leur ratification serait donc amplement suffisante pour qu'entre en vigueur le nouveau protocole. Mais seule l'Espagne a accompli cette formalité, en septembre. Les autres Etats, dont la France, traînent. A Paris, le gouvernement affirme vouloir faire ratifier l'accord avant la fin de l'année mais redoute que l'embouteillage parlementaire ne retarde la procédure. La Commission européenne est agacée par cette mauvaise volonté. D'autant que les Etats membres, si prompts pourtant, dans l'émoi de la marée noire, à dénoncer les «voyous des mers», freinent également sur d'autres décisions visant à sécuriser le transport maritime. Le projet de directive tendant à imposer des sanctions pénales pour les navires pollueurs est au point mort. Ce volet répressif avait été souhaité conjointement en février 2003 par Jacques Chirac, le président français, par José Maria Aznar et José Manuel Durao Barroso, les chefs de gouvernement espagnol et portugais. Depuis, les négociations piétinent, pour d'obscures raisons juridiques. «Il y a eu d'énormes réticences» chez les ministres des transports, constate Loyola de Palacio, commissaire européenne chargée des transports. Mme de Palacio s'impatiente. «Tous nos efforts resteront lettre morte si les Etats ne s'engagent pas résolument pour une application intégrale des diverses mesures européennes en faveur de la sécurité maritime. Il est crucial que chacun prenne toutes ses responsabilités», estime-t-elle. Après le naufrage du Prestige, la commissaire avait affirmé que ce pétrolier vétuste aurait été interdit de navigation si les Etats membres avaient entériné plus rapidement les mesures annoncées à la suite de la marée noire de l'Erika. A l'évidence, cet appel à agir vite et fort est resté sans effet.

23 octobre 2003..... Les pétroliers à simple coque bannis des ports européens : Les pétroliers à simple coque transportant du pétrole lourd, comme l'Erika et le Prestige, n'ont plus le droit de pénétrer dans les ports de l'Union européenne (UE) depuis le 21 octobre. Désormais, le transport de pétrole lourd, de fioul lourd, de brut lourd, des huiles usagées ainsi que du bitume et du goudron à destination ou en provenance des ports de l'UE devra être effectué dans des pétroliers à double coque. Le programme de retraite des pétroliers à simple coque va aussi être accéléré. Ce règlement n'empêche pas les pétroliers russes à simple coque acheminant du fioul lourd de traverser la Baltique et la mer du Nord, mais il leur interdit de se ravitailler ou de livrer leur cargaison en Europe. Ce règlement s'appliquera aux 25 pays de l'Union lorsque l'élargissement sera effectif, le 1er mai 2004, et donc à tous les ports de la Baltique, à l'exception de ceux de Russie. L'Union espère obtenir un bannissement des pétroliers à simple coque dans le cadre de l'Organisation maritime internationale et entend négocier, si nécessaire, un accord bilatéral avec la Russie.

24 octobre 2003..... La pollution du «Prestige» touche de nouvelles zones. La marine nationale française prévoit des fuites de fioul pendant encore «500 à 600 jours». Près d'un an après le naufrage du pétrolier, le 19 novembre 2002 au large de la Galice, le fioul du Prestige n'en finit pas de salir le littoral, sur une longueur et une durée que les spécialistes estiment exceptionnelles. Depuis le début octobre, boulettes ou galettes sont régulièrement retrouvées sur le littoral normand. La préfecture maritime de la Manche et de la mer du Nord, à Cherbourg, cite ainsi des arrivages au Havre, le 6; à Saint-Jouin-Bruneval, le 8; à Dieppe, le 9; à Fécamp le 10 et le 11; à Courseulles-sur-Mer et Graye-sur-Mer, le 13; à Saint-Vaast-la-Hougue, le 17; à Quettehou, le 21. La liste n'est pas exhaustive. Ce ne sont à chaque fois que quelques dizaines de kilos, mais ils suffisent à provoquer la consternation des communes qui en héritent. A Brest, la préfecture maritime de l'Atlantique a, elle, renoncé à tenir une comptabilité des salissures qui, après chaque marée, s'égrènent sur la côte, du Pays basque à la Bretagne. En Espagne, une douzaine de plages sont souillées chaque jour. Des impacts sont signalés au Portugal et aux Pays-Bas. A la mi-août, des boulettes avaient été trouvées au sud des îles Britanniques. «Le phénomène devrait aller en s'affaiblissant progressivement en quantité mais en s'étendant géographiquement, jusqu'en Europe du Nord comme c'est déjà le cas actuellement», pronostique la préfecture maritime de Cherbourg. Les estimations ne sont pas optimistes. Selon le ministère de l'écologie, «plusieurs milliers de tonnes» de pétrole sont encore dispersées au large. Le chiffre le plus couramment avancé est 10 000 tonnes. Mais une réunion technique, début septembre, réunissant Espagnols, Français et Portugais, faisait état de «18 000 tonnes encore en mer ou piégées dans des enrochements littoraux inaccessibles». Selon une étude conduite par la compagnie pétrolière espagnole Repsol, il ne reste plus guère dans les soutes du pétrolier, qui gît par 3500 mètres de fond, que 14 000 des 77 000 tonnes de la cargaison. Plus de 60 000 tonnes sont donc sorties, soit lors du naufrage, soit par suintement de l'épave. Le Centre d'études, de recherche et d'expérimentation sur les pollutions accidentelles des eaux (Cedre) estime que, sur ce total, 36 000 à 48 000 tonnes ont été ramassées, ce qui en laisserait encore 12 000 à 24 000 à la dérive. Pour mémoire, la marée noire de l'Erika, en décembre 1999 au large de la Bretagne, a atteint 19 800 tonnes. Autant que les quantités, c'est la dispersion du polluant qui inquiète les pouvoirs publics. Selon les autorités maritimes, le fioul qui dérive depuis des mois au gré des vents et des courants, souvent entre deux eaux, pourrait s'être dispersé sur une surface équivalente à trois fois le golfe de Gascogne. Sur une telle étendue, la lutte est impossible. Cet été, l'Ailette et l'Alcyon, les deux bateaux de pompage de la marine nationale, sont sortis à plusieurs reprises après que des pollutions sporadiques ont été signalées par des bateaux de pêche. Une fois sur place, ces bâtiments, capables de pomper plusieurs milliers de tonnes, ont récupéré, au plus, une trentaine de kilos. Un certain fatalisme semble avoir gagné les autorités face à cette pollution insidieuse. Devant la faiblesse des arrivages, le gouvernement n'envisage pas de déclencher à nouveau le plan Polmar, levé le 25 juin. La marine nationale s'attend que le phénomène dure encore «500 à 600 jours».

31 octobre 2003..... Prestige : une commune française porte plainte en Espagne. Le maire de La Teste-de-Buch, en Gironde, Jean-François Acot-Mirande, dont les plages ont été souillées par la marée noire du Prestige, a déposé hier au consulat d'Espagne de Bordeaux une plainte à transmettre au juge galicien chargé du dossier espagnol. "La plainte vise nommément le capitaine du Prestige, le représentant légal du propriétaire du pétrolier, celui de l'armateur, l'attaché du gouvernement



espagnol en Galice, le capitaine maritime du port de la Corogne et le directeur général de la marine marchande espagnole", a expliqué l'élu. Les trois représentants espagnols sont mis en cause pour avoir décidé l'éloignement du pétrolier des côtes espagnoles, six jours avant son naufrage.

Novembre 2003..... Dominique Voynet, devenue ministre de l'environnement de Jospin de juin 1997 jusqu'en juillet 2001, sort un livre chez Stock «**Voix off** » qui sont les mémoires sur ses quelques années au ministère de l'environnement. Elle s'est fait un peu violence pour écrire, mais il fallait tirer les leçons de cinq ans un engagement intense. Pas l'ombre d'une autocritique de sa part, mais elle flingue Jospin, Cochet et bien d'autres. Le défi était de taille : écologistes dans un gouvernement qui ne l'était pas, il a fallu assumer la solidarité gouvernementale et faire aussi entendre sa différence. En 280 pages, elle parle de son ministère amer, des critiques qu'elle a essuyées lors du naufrage de l'**Erika**, du combat constant entre David (le Vert) et Goliath (le PS) et le marathon climatique de Kyoto. Elle termine par la canicule, nouvelle manifestation du bouleversement climatique, mal maîtrisée par le gouvernement de droite de Jean-Pierre Raffarin. Dominique Voynet n'est pas sortie indemne de cette expérience.

13 novembre 2003..... La Commission de Bruxelles publie une liste de dix navires poubelles bannis des ports de l'UE. La commission européenne doit publier, dans quelques jours, une «liste noire » officielle de navires «bannis des ports de l'Union» entre fin juillet et début novembre, il s'agit de véritables navires poubelles. A titre d'avertissement, ajoute-t-on à Bruxelles, la Commission publiera sur son site Internet une liste de bâtiments, qui risquent la même sanction s'ils sont à nouveau mobilisés dans un port pour défaut de sécurité. les navires de la liste noire sont nombre de dix et battent pavillon de 7 Etats: Cambodge (4), Chypre, Honduras, Liban, Panama, Saint Vincent-et-les-Grenadines, Turquie (un chacun). Cette liste comprend une majorité de cargos, mais aussi deux chimiquiers et un pétrolier. Loyola de Palacio, vice-présidente de la Commission européenne chargée des transports et de l'énergie, considère que «le combat pour des mers plus sûres est bien engagé, mais [qu'il] reste encore beaucoup à faire », notamment pour obtenir des compagnies pétrolières une réelle collaboration. Déjà, après le naufrage de l'Erika fin 1999, une série de règlements ont été adoptés par le Conseil et par le Parlement en mars et décembre 2000. Plusieurs commencent à être intégrés dans les droits nationaux. Les contrôles par les Etats dans leurs ports sont renforcés et des pays comme la France, qui étaient à la traîne, ont fait, depuis le début de l'année, des efforts pour recruter des inspecteurs: Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat à la mer, devait présenter le 12 novembre au conseil des ministres un bilan des mesures prises par la France. Les sociétés de classification, qui délivrent les certificats de sécurité, sont surveillées avec rigueur, sinon leur agrément leur est retiré par la Commission. Prévu, dans un premier temps, pour s'étaler jusqu'à 2026, le calendrier de retrait des pétroliers à simple coque a été accéléré. Une Agence européenne de sécurité maritime est installée depuis un an à Bruxelles. Enfin, depuis un mois, le transport de fioul lourd dans des tankers à simple coque à destination ou en provenance de ports européens est interdit.

13 novembre 2003..... Deux nouveaux remorqueurs Abeille devraient être livrés dans quinze mois. A la suite d'un appel d'offres européen, la marine nationale a retenu, de nouveau, la société Abeilles International (filiale du groupe privé Bourbon, dont le siège est à la Réunion) pour assurer la protection maritime du littoral français d'éviter les marées noires dans la Manche et l'Atlantique. Le groupe va commander, pour 45 à 50 millions d'euros, deux remorqueurs de grande puissance destinés à remplacer l'Abeille Flandre et l'Abeille Languedoc basés à Brest et à Cherbourg et qui ont plus de vingt-cinq ans. Ces navires seront construits dans un chantier de Norvège, pays où le groupe Bourbon possède des intérêts dans des compagnies maritimes spécialisées dans l'assistance aux plates-formes de forage off shore. Cette commande hors de France, a fortiori dans un pays qui ne fait pas partie de l'Union européenne, a provoqué un concert de protestations chez les responsables professionnels des chantiers navals ainsi que dans les milieux politiques bretons et normands. Les sociétés Piriou, de Concarneau, et Constructions mécaniques de Normandie (CMN), de Cherbourg, avaient fait des offres jugées trop chères par l'armateur. Le 22 octobre, en réponse à une question du député socialiste du Finistère Gilbert Le Bris, la ministre de la défense, Michèle Alliot-Marie, a indiqué qu'elle n'avait pas de raison de s'opposer à un choix commercial d'une entreprise privée. «Ne s'agissant pas de navires de guerre, la réglementation communautaire comme les accords de l'Organisation maritime internationale (OMI) interdisent d'imposer toute clause de préférence nationale au prestataire », a-t-elle précisé. Les deux remorqueurs, qui bénéficieront, pour leur construction, des facilités de la législation fiscale française sur l'armement maritime, devraient être livrés dans quinze mois. Capables de dépasser la vitesse de 19 nœuds, ils développeront une puissance de 21 700 chevaux (au lieu de 13 000 pour les actuels) et seront équipés de salles médicales pour traiter les personnes rescapées en cas de naufrage. Ils permettront aux équipages de secours de travailler en zone contaminée, grâce à des équipements spéciaux qui assureront le confinement de la passerelle. Le contrat de service public passé avec la marine nationale, qui comprend aussi une mission de conseil, est de huit ans, renouvelable pour deux périodes de trois ans. «Cette collaboration est pour nous stratégique au moment où notre société devient, avec un programme global d'investissements de 1,2 milliard d'euros sur cinq ans, un acteur mondial des services maritimes », a déclaré au Monde Jacques de Châteaueux, président du groupe Bourbon.

13 novembre 2003..... Un an après, la côte aquitaine n'en a pas fini avec le «Prestige ». Même si le gros de la pollution a été nettoyé, les plages landaises et girondines continuent de subir des arrivages épisodiques du fioul échappé des cuves du pétrolier. Les ostréiculteurs restent vigilants, et les élus, mécontents de l'indemnisation du Fipol, se retournent vers les autorités espagnoles. A Meyran, un des sept ports de Gujan-Mestras (Gironde), les aigrettes et les mouettes fouillent dans



l'estey, le nom commun donné au petit ruisseau menant au chenal du bassin d'Arcachon. Elles sont tranquilles dans ce fond du bassin. Elles ont oublié depuis longtemps ces jours sombres de janvier où la froidure se mélangeait aux plaques de fioul lourd provenant des cuves du Prestige, brisé en deux le 19 novembre 2002 au large de la Galice. Les déchets de pétrole brut, apparus sur les plages landaises dès le 31 décembre, sont devenus, les semaines suivantes, le cadeau empoisonné de dix départements de la côte atlantique. Personne n'est prêt à oublier cette catastrophe, mais beaucoup, surtout les professionnels, veulent tourner la page. «On n'aime pas trop ressasser ça, à la veille des fêtes de fin d'année », avoue Olivier Laban, ostréiculteur à Gujan. Au début janvier, il avait été nommé capitaine de la flotte de nettoyage : 300 ostréiculteurs, réquisitionnés dans le cadre du plan Polmar-terre, s'activaient, souvent par 10°C. La vente des huîtres avait été interdite pendant le mois de janvier. Geste symbolique et, en fait, peu coûteux : c'est la période la plus creuse de la saison. La station d'Arcachon de l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (Ifremer) a alors réalisé un suivi sanitaire des coquillages, chaque semaine jusqu'à la fin mars, et une analyse plus générale en juillet. Jean-Paul Dreno, directeur adjoint de la station, est catégorique: même si les huîtres ont été, partiellement et sur une courte durée, en contact avec le fioul du Prestige, «la pollution aux hydrocarbures est restée dans la gamme normale de contamination d'avant la catastrophe». Elle n'a jamais dépassé le seuil de santé publique de 400 microgrammes par kilo. La nature a fini par rassurer les ostréiculteurs sur la qualité de leurs produits: cet été, la collecte du naissain - les larves d'huîtres - a été trois fois plus importante que les années précédentes. Du jamais-vu. En revanche, si les analyses de mollusques et de poissons sont nombreuses, les études sur les conséquences sanitaires et toxicologiques chez l'homme sont ténues. «A la différence de ce qui s'est passé pour l'Erika [qui avait fait naufrage fin 1999], rien n'a été fait sur le Prestige, malgré les effets d'annonce, s'enflamme Jean-François Narbonne, professeur de toxicologie environnementale à l'université Bordeaux-I et expert à l'Agence française de sécurité sanitaire des aliments (Afssa). Il n'y a pas de programme national, ni régional, ni d'étude d'impact à long terme. C'est scandaleux. » Il tient cependant à préciser que [es hydrocarbures issus du Prestige sont «toxiques et dangereux, mais sans risque pour l'homme ». Pour la faune, notamment les oiseaux, le bilan est plus dramatique. Selon la préfecture de la région Aquitaine, 3 000 guillemots, fous de Bassan, cormorans, macareux ont été collectés. Seuls 170 d'entre eux ont été relâchés vivants, et peu ont survécu. «On ne peut que sous-estimer les dégâts, juge Olivier Le Gall, président de la délégation aquitaine de la Ligue de protection des oiseaux (LPO). Car on ne comptabilise pas ceux qui sont morts en mer, sur les plages inaccessibles, ou ceux mangés par les renards et les goélands. » Sur les trois centres de transit aquitains, un est resté ouvert en Gironde et un numéro vert est toujours actif. «De toute façon, ce n'est pas fini, s'inquiète le responsable de la LPO. On a entendu des déclarations tonitruantes et puis, plus rien. Le Prestige-II est peut-être déjà en route. » Les ostréiculteurs, comme toutes les professions touchées par la marée noire, sont prudents. «On reste vigilant et on est prêt si ça nous pète encore à ta figure ». assure Olivier Laban. Par précaution et scepticisme, il a demandé à son expert-comptable des prévisions sur stocks. «Car, tant que le navire est là, on n'est pas guéri », souffle-t-il. Selon la préfecture maritime, sur les 77 000 tonnes contenues dans le Prestige, 47 200 tonnes ont été récupérées ou ont disparu. L'épave en contiendrait encore 13 800 tonnes et 16 000 autres seraient quelque part dans l'océan: soit au fond, mélangées aux sédiments; soit collées sur des roches inaccessibles; ou, pour la plupart, à la dérive, sur une surface maritime qui s'étendrait entre les Canaries, Madère, les îles Britanniques et le Cotentin. «Des arrivages limités et épisodiques équivalent à de petits dégazages sauvages. Ils vont de la microbille à des plaques grosses comme une main, et ils sont attendus pendant encore 500 à 600 jours », prévient-on à la préfecture maritime. Mais personne ne sait jamais quand, où et en quelle quantité. Récemment, quelques boulettes ont été ramassées du côté de Capbreton, dans les Landes. Des palets de pétrole ont été trouvés en Gironde, au niveau de La Teste, du Porge et de Lacanau. Les plans Polmar de la zone sud-ouest ont été levés le 25 avril, et les chantiers de dépollution sont terminés depuis le 4 septembre dans les Landes, depuis le 18 septembre en Gironde. La dépollution des rochers est en revanche toujours en cours dans les Pyrénées-Atlantiques, et une surveillance régulière est maintenue en mer. Malgré cette menace constante, la saison touristique s'est assez bien passée: selon le comité régional du tourisme d'Aquitaine, 80% des professionnels interrogés en septembre affirment être satisfaits de la fréquentation en haute saison, même s'ils la jugent inférieure à celle de 2002, en raison d'un tassement de la clientèle étrangère, notamment allemande et néerlandaise. De leur côté, la plupart des collectivités touchées pestent contre le faible taux de remboursement du Fonds international d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Fipol). «Sachant que l'indemnisation va être plus longue et plus faible (que pour l'Erika), il est logique que les victimes se découragent », tonne Henri Emmanuelli, président (PS) du conseil général des Landes. Le syndicat mixte de protection du littoral landais qu'il préside a déposé un recours administratif, lundi 10 novembre, auprès des autorités espagnoles. «On fait ça pour préserver l'avenir, insiste M. Emmanuelli. Car la page n'est pas tournée. C'est même une grenade dégoupillée: les gens sont en colère contre l'absence de régulation [de la sécurité en mer] et contre des responsables qui font ce qu'ils veulent avant de disparaître. »

13 novembre 2003..... Quatre ans après le naufrage de l' Erika et un an après celui du Prestige, à l'approche de l'hiver et des tempêtes, le bilan de la lutte contre les «voyous des mers », selon l'expression de Jacques Chirac, reste insatisfaisant. Le transport maritime a toujours été un secteur dans lequel il était aisé d'amasser des fortunes considérables - en Grèce, en Norvège ou, aujourd'hui, en Asie ou en Russie. Les mers continuent d'être sillonnées par des bateaux à bout de souffle, amortis depuis longtemps, qu'exploitent des armateurs ou affrêteurs sans scrupule. Chassés des eaux américaines ou européennes, ces rafiots aux équipages mal payés, voire maltraités, se retrouvent sur les mers bordant les pays du tiers-



monde, où les contrôles sont quasi inexistantes, la nature mal protégée et le droit international contourné. L'Europe, pour sa part, s'inspirant du « modèle » américain - qui exclut tout laxisme - a beaucoup avancé depuis quelques années, sur la voie de la moralisation du transport maritime, notamment celui des hydrocarbures. Elle y était contrainte pour plusieurs raisons: non seulement parce que jusqu'à 2000 la législation communautaire est restée timide et parce que devant ses côtes transitent des centaines de millions de tonnes de marchandises; mais surtout parce que les marées noires révoltent des opinions publiques de plus en plus sensibles, à juste titre, aux saccages répétés du patrimoine écologique collectif et de ses ressources, au premier chef les océans. Parmi les nouvelles mesures européennes, on citera: calendrier accéléré de retrait des tankers à simple coque, interdiction d'entrée dans les ports européens des bateaux poubelles chargés de fioul lourd, listes noires de navires bannis, surveillance accrue des sociétés de classification, contrôles multipliés aux escales, création à Bruxelles d'une agence de sécurité, suivi du trafic comme dans le transport aérien et boîtes noires à bord. Longtemps médiocre élève, la France améliore son propre dispositif de surveillance, annonce des mesures pénales aggravées contre les pollueurs, mobilise les tribunaux et les procureurs de Brest, Le Havre et Marseille. Mais aucun Etat, seul, ne peut agir efficacement. Les marchandises sont mobiles, comme les navires, et un cargo interdit ici ira facilement faire escale dans un port voisin moins regardant. C'est pourquoi, même si des efforts opiniâtres au plan international sont nécessaires pour faire aboutir des conventions (notamment pour relever les plafonds d'indemnisation des victimes des marées noires), l'Europe doit continuer à se doter de règles contraignantes assorties de sanctions exemplaires, en attendant la création d'un corps de gardes-côtes communautaires. Et, en disant Europe, on ne saurait oublier la Russie, premier exportateur mondial d'hydrocarbures par la Baltique et la mer Noire, où les magnats du pétrole n'ignorent rien des lois de l'argent, y compris de l'argent sale.

13 novembre 2003..... Prestige : Les bateaux antipollution ont rempli leur mission. Il manque une unité capable de ramasser de grosses quantités de pétrole. Quels enseignements les autorités françaises tirent-elles de la façon dont s'est déroulée la lutte contre les pollutions du Prestige ? Ni masochiste ni triomphaliste, Jacques Gheerbrant, préfet maritime de l'Atlantique, considère que l'action en mer, lors du naufrage, s'est « bien passée », mais, ajoute-t-il, « parce que les conditions l'ont permis ». 17,6 millions d'euros ont été mis à la disposition de la préfecture maritime de Brest (contre 37,3 pour le plan Polmar-terre). « Le plan franco-espagnol - Biscaye plan - a été correctement mis en œuvre, avec des échanges réguliers d'informations et de moyens entre la France et l'Espagne », estime le vice-amiral Gheerbrant. A propos de la coopération internationale intervenue tant au plan naval qu'aérien, il considère que l'Alcyon et l'Ailette, les deux bateaux de soutien en haute mer affrétés par la marine (qui font actuellement l'objet d'opérations de modernisation, liées aux enseignements de l'Erika et du Prestige), ont bien rempli leur mission. Cependant, dans la panoplie des moyens de lutte, M. Gheerbrant estime qu'il manque encore un élément, à savoir un navire pouvant ramasser 5 000 tonnes de déchets par jour, même par mer forte. « Autant je trouve normal qu'un Etat dispose de moyens en pleine propriété, autant il serait illusoire de vouloir élargir sans limite la panoplie nationale. j'espère que l'Agence européenne de sécurité maritime va se saisir du projet », affirme le préfet. M. Gheerbrant juge aussi « extrêmement positive » la mobilisation des professionnels de la mer: 98 chalutiers ont été requis à l'amiable. A propos de la prévision de dérive des nappes, le préfet maritime est satisfait que plusieurs organismes scientifiques aient joué le jeu d'une approche commune. Peut-on faire mieux ? L'amiral évoque l'arrivée aux douanes, en 2004, d'une nouvelle génération d'avions Polmar-3. Et la marine affrètera un quatrième bateau de soutien en haute mer. Des progrès restent à accomplir en matière de repérage des nappes par satellite: le temps de retour était de 48 heures au moment du Prestige. L'Organisation maritime internationale (OMI), dont le siège est à Londres, est saisie d'une demande, fortement appuyée par Paris et Madrid, pour délimiter une zone maritime particulièrement vulnérable, où le trafic de produits dangereux à bord de navires anciens serait prohibé. Cette zone irait de l'Ecosse à Gibraltar, mais plusieurs Etats, parmi lesquels la Russie, s'y opposent au nom de la sacro-sainte liberté du trafic maritime. L'état des sites susceptibles d'accueillir sur les côtes françaises des navires en difficulté - ports et zones refuges - doit encore être arrêté. On ne s'oriente pas vers un catalogue de noms, mais vers des méthodologies, en fonction des cas qui se présenteront, ce qui n'exclut pas, par exemple, de couler un bateau au large si la situation l'impose. L'amiral rappelle le précédent de l'Adamandas, coulé le 22 septembre sur ordre des autorités au large de la Réunion, avec ses 21 000 tonnes de billes de fer désoxydé qui chauffaient anormalement.

13 novembre 2003..... Une zone écologique en Méditerranée : La France ratifiera, avant la fin de l'année, la convention conclue en mai permettant une augmentation du plafond d'indemnisation des victimes de marée noire dans les eaux européennes à un milliard d'euros, au lieu de 200 millions actuellement. C'est ce qu'a indiqué, mercredi 12 novembre, le ministère de l'écologie en présentant le bilan du naufrage du Prestige. Ce plafond entrera en vigueur quand suffisamment d'Etats auront ratifié la convention, « ce qui ne modifie donc en rien, malheureusement, le niveau d'indemnisation pour les victimes du Prestige, fixé à 15%, ce qui est particulièrement faible », regrette-t-on au ministère. la France va enfin publier prochainement deux décrets. Le premier renforce les pouvoirs des préfets maritimes sur les administrations concourant à la lutte contre les naufrages. Le second institue une « zone de protection écologique » en Méditerranée permettant de renforcer les contrôles. Mais sa délimitation suscite un contentieux avec Madrid à cause des zones de pêche des Baléares.

14 novembre 2003..... Prestige : la gestion de la crise par l'Espagne très critiquée. Un an après le naufrage du pétrolier, un rapport, rédigé par un expert maritime et remis au juge d'instruction français chargé de la marée noire, se montre très sévère



sur l'opération de remorquage du navire décidée par les autorités ibériques. Un rapport judiciaire daté du 20 octobre, versé au dossier d'instruction quatre jours plus tard, conclut à la mise en cause de la gestion par les autorités espagnoles du naufrage du Prestige, le 19 novembre 2002. Rédigé par Jean-Louis Guibert, un expert maritime près la cour d'appel de Paris commis par le juge d'instruction Bernard Simier, chargé de l'information judiciaire ouverte le 2 janvier par le parquet de Brest pour «pollution des eaux territoriales par imprudence, négligence ou inobservation des lois », ce document - le premier du genre - tente de déterminer les responsabilités dans la catastrophe. Il se révèle très critique sur l'opération de remorquage opérée par les autorités espagnoles: «S'agissant de l'opération d'assistance, écrit l'expert, il est indéniable que le remorquage du navire, dans de telles conditions météorologiques, en suivant des routes qui, à partir du 15 novembre et jusqu'à la fin, exposèrent son flanc tribord, éventré, à la pleine force de la mer, a conduit à la ruine progressive du navire et à la rupture de sa coque. » M. Guibert n'a, en revanche, pas relevé de fautes flagrantes dans les actions conduites par l'affrètement et l'armateur. Il estime que «seule la remontée de certaines pièces métalliques se trouvant dans la zone de cassure et leur expertise métallurgique» pourraient permettre de «mieux analyser le comportement des principaux intervenants ». Le rôle joué par l'équipage ne lui semble pas être contestable, même si M. Guibert souligne quelques zones d'ombre de l'enquête: «Quant à l'équipage, ou du moins le commandant et, si possible le second capitaine, il paraît nécessaire de les entendre (...) pour leur faire préciser plusieurs points importants quant à leur visite des ballasts et aux conditions de navigation (route et vitesse). compte tenu des conditions météorologiques ». Ce point de vue fort peu diplomatique de l'expert vient confirmer les déclarations de Michael Margetis, directeur des opérations chez Universe Maritime, engagé par la société Mare Shipping pour la gestion du Prestige. Le 19 mars 2003, il affirmait, dans une déclaration destinée au Parlement européen, que «les autorités espagnoles [avaient] donné l'ordre aux sauveteurs de continuer de remorquer et de maintenir une distance d'au moins 120 miles du littoral espagnol. (...) Faire tourner les moteurs principaux a intensifié et contribué de manière intensive aux dommages de la coque. » Soulignant le refus des autorités espagnoles d'accorder un accès de refuge au pétrolier, M. Margetis estimait que, si «l'accès avait été accordé, j'ai peu de doute que le navire et la grande majorité de sa cargaison auraient été sauvés, qu'une pollution minimale se serait produite et que la preuve de la cause initiale de l'accident aurait été disponible pour inspection ». Informées du sinistre le 13 novembre, les autorités espagnoles avaient fait remorquer le navire vers le nord-ouest, puis vers le sud-ouest, dans une mer déchaînée. Le Prestige s'était finalement brisé en deux le 19 novembre, coulant par 3 500 mètres de fond dans le sud-ouest du banc de Galice, Depuis le naufrage, une instruction judiciaire est également menée en Espagne, à Corcubion, par le juge Francisco Javier Collazo. Il a inculpé Apostolos Mangouras, capitaine du Prestige, pour «délits contre l'environnement» et «désobéissance ». Interrogé le 19 mars, le capitaine a lui aussi fustigé la décision prise côté espagnol d'éloigner le Prestige: «Renvoyer le navire en mer avec les moteurs tournant était manifestement la pire chose à faire », assurait l'officier. Côté français, la prudence diplomatique est restée de mise. Tout juste le vice-amiral d'escadre Jacques Gheerbrant, préfet maritime de l'Atlantique, a-t-il reconnu, lors de l'audition par les gendarmes, le 25 juin, qu'il était intervenu pour modifier la route du navire et de son remorqueur: «A la suite de cette intervention, a dit M. Gheerbrant, le Prestige et son remorqueur ont modifié leur route vers le Sud-Ouest. » Il dégageait ensuite toute responsabilité personnelle: «Les autorités espagnoles demeurent les seules responsables du choix des routes du Prestige (...). Je ne suis pas en mesure de porter un jugement sur la pertinence des décisions qu'elles ont prises. » Le 3 novembre, le tribunal de Brest avait enregistré 274 plaintes concernant la pollution. «Nous avons effectué un gros travail de rationalisation, a déclaré François Nicot, procureur de la République de Brest. Quant à l'enquête, elle ne détermine pas, pour l'heure, de cause principale au naufrage. Il y a eu des facteurs aggravant, comme le pilotage trop rapide du navire, ou la gestion particulière par l'autorité maritime espagnole. Ce dossier peut aboutir à des mises en examen.» Deux commissions rogatoires internationales sont en cours de traitement en Suisse et en Grèce. «Il n'y a pas de concurrence avec l'instruction espagnole, avance M. Nicot. Mais si le procès espagnol a lieu en premier, le juge français devra se déclarer incompétent, car le droit français n'autorise pas à juger deux fois pour un même fait. » Le juge espagnol doit se rendre à Brest le 26 novembre. «Nous envisageons d'engager une nouvelle procédure sur le territoire espagnol », a confié Me Alexandre Varaut, l'avocat du conseil général de la Vendée, partie civile dans le dossier. «On ne peut, devant une juridiction française, engager la responsabilité d'un Etat étranger, pour un acte de puissance publique. » Philippe de Villiers, président du conseil général de la Vendée, a parlé d'«une faillite juridique ». «Je ne crois pas une seconde à cette enquête judiciaire, a-t-il martelé. On va déranger des intérêts puissants, et la diplomatie l'interdit. Il y a une inertie au sommet de l'Etat dès qu'il s'agit de pétrole. Quant à notre demande de remboursement, formulée il y a un an, elle vient d'être refusée. Et Jacques Chirac n'a même pas accusé réception de la lettre que je lui ai adressée. »

14 novembre 2003..... En Galice, l'enquête judiciaire sur la marée noire est menée par un juge écrasé par l'ampleur de la tâche. Il s'appelle Francisco Javier Collazo, il est juge au tribunal de première instance et d'instruction d'une petite ville de bord de mer de 2000 habitants, Corcubion, en Galice. Un pétrolier nommé Prestige a changé sa vie, en sombrant à quelque 260 kilomètres de la côte, le 19 novembre 2002. Le tribunal de Corcubion est désormais confronté à une tâche qu'il n'était pas préparé à assumer. Il ne s'agit plus de traiter des affaires de voisinage, de divorce ou d'héritage mais de quelque 700 plaintes déposées par des particuliers et des associations pouvant regrouper des milliers de personnes. L'association citoyenne Nunca Mais et le parti politique Izquierda unida (Gauche unie), proche des communistes, ont en outre accusé, dans deux plaintes distinctes, de «délits écologiques» trois hauts responsables: le directeur de la marine marchande, José Luis Lopez Sors; le délégué du gouvernement en Galice, Arsenio Fernandez de Mesa; le capitaine maritime de La Corogne, Angel del



Real. Le tribunal pénal de La Corogne a décidé, le 9 septembre, de poursuivre uniquement José Luis Lopez Sors, qui a toujours dit qu'il était le seul responsable des mesures prises au moment du désastre, notamment la plus contestée, celle d'éloigner le bateau. Mais tant Nunca Mais qu'Izquierda unida refusent d'en rester là. Nunca Mais a fait parvenir au juge un rapport expliquant qu'il y a eu une succession d'erreurs, comme celle d'obliger, contre sa volonté, le capitaine du bateau à faire redémarrer les moteurs, ce qui a encore plus déstabilisé le Prestige, déjà en mauvaise posture en pleine tempête. Un an après, seul le cas judiciaire du capitaine du bateau suit un cours normal. Après deux mois et demi passés en prison, le capitaine Apostolos Mangouras, inculpé de «délits contre l'environnement» et de «désobéissance », a été remis en liberté conditionnelle, moyennant le paiement d'une caution de 3 millions d'euros. Une somme justifiée par le Tribunal constitutionnel, le 29 octobre, par la nécessité de «dissuader le prévenu de toute idée de prendre la fuite ». M. Mangouras s'est installé depuis à Barcelone et se présente, chaque semaine, au commissariat. En revanche, les autres plaintes, contre des personnes ou des entreprises, n'avancent pas. Et le juge Collazo n'y est pour rien. D'abord, il ne dispose pas des moyens nécessaires - il n'y a par exemple qu'une seule photocopieuse au tribunal, bien insuffisante pour donner aux plaignants copie des pièces des dossiers. Et six personnes seulement travaillent avec lui. Surtout, il manque d'informations. En droit pénal espagnol, on ne peut juger en responsabilité que des personnes physiques, pas des sociétés ou des entités juridiques; or le juge n'a pas reçu, des différentes compagnies impliquées, les renseignements requis. Les commissions rogatoires envoyées n'ont pour l'instant rien donné, comme celle demandant à la Russie ce qui s'est passé lorsque le bateau est resté longtemps dans le port de Saint-Petersbourg, ou encore celle adressée au Danemark pour avoir confirmation des propos tenus dans la presse par un pilote qui a voyagé sur le Prestige et qui a déclaré que le pétrolier «n'était pas en conditions de naviguer ». Les estimations définitives des dommages causés par la marée noire ne sont pas encore disponibles, soit parce que les mairies ne les ont pas envoyées, soit parce que, le fioul continuant à arriver sur les plages, on ne peut effectuer de rapports définitifs. Les seules preuves tangibles restent les livres de bord, les contrats de travail du personnel et d'autres documents de ce type. Il est donc impossible de savoir quand l'instruction sera terminée, et encore moins quand le procès pourra avoir lieu.



16 novembre 2003.....

En Espagne, plusieurs dizaines de milliers de personnes défilent dans les rues de Saint-Jacques de Compostelle pour réclamer un soutien accru de Madrid à la Galice un an après le naufrage du Prestige, qui a déversé 63000 tonnes de brut dans la mer, laissant sans travail des milliers de pêcheurs. Cette marche conclut une semaine d'événements organisés par la

coalition Nunca mas (Plus jamais ça). 19 novembre 2003..... Les "dégazeurs" condamnés : "Taper de plus en plus fort"- Le vice-procureur du tribunal correctionnel de Brest, Yves Ledu, a donné le ton en réclamant hier une peine d'amende de 250 000 euros à l'encontre du capitaine du Dobrudja, cargo bulgare soupçonné de déballastage volontaire au large d'Oléron l'été dernier. Le jugement a été mis en délibéré au 16 décembre. Auparavant, le tribunal avait condamné à une amende de 100 000 euros le capitaine allemand du porte-conteneurs CMA CGM Voltaire, Peter Laudann, reconnu coupable d'une pollution volontaire par hydrocarbure au nord de l'île d'Ouessant le 22 mai.

20 novembre 2003..... Prestige, l'addition est salée : Un an après le naufrage du pétrolier, marins-pêcheurs, conchyliculteurs et professionnels du tourisme de la côte Atlantique font leur compte. Sans oublier l'impact des dégâts écologiques. Plus jamais ça ? La petite affaire de Christophe Inda, située près de Bayonne et spécialisée dans la pêche à la palangre. ne voit pas le bout du tunnel. «Les prix ont chuté de 15 à 20%, de même que les ventes. Les clients n'ont toujours pas retrouvé la

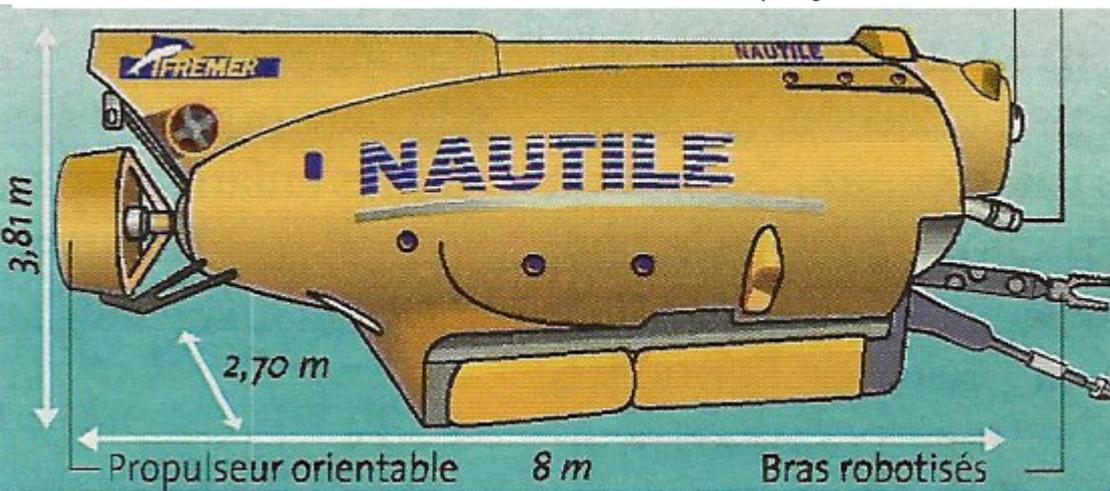


confiance », se décourage ce patron, qui jure pourtant n'avoir jamais pêché de poissons mazoutés. Et le pire est à venir. Les pêcheurs du golfe de Gascogne sont en effet privés du ramassage saisonnier de l'algue rouge, destinée notamment à l'industrie agroalimentaire, que les acheteurs refusent de commercialiser en raison de la pollution due au Prestige. «Sur l'année, nos revenus devraient baisser d'un tiers par rapport à l'année dernière. Croyez-moi, l'hiver va être très long... », conclut, résigné, Christophe Inda. Une catastrophe écologique sans précédent en Europe, et une facture salée qui s'échelonne au minimum sur une décennie. Voilà sommairement résumé le triste bilan de la catastrophe du Prestige, ce navire poubelle, transportant 77000 tonnes de fuel lourd, brisé en deux il y a tout juste un an, le 19 novembre 2002, aux larges des côtes espagnoles. Les chiffres parlent d'eux-mêmes: 3000 km de côtes touchées, 64 000 tonnes de pétrole échappées des cuves du navire et douze départements français atteints, dont le nettoyage a mobilisé 70 000 journées de travail cumulées. Sans compter les dommages causés à la nature et au secteur économique estimés par les experts de WWF, l'organisation écologique, à quelque 5 milliards d'euros sur dix ans. En attente d'indemnités, les professionnels de la mer payent aujourd'hui un lourd tribut à la mauvaise gestion, avérée, du naufrage par les autorités espagnoles. La conchyliculture n'est pas en reste, comme en témoigne Marc Druarp, producteur d'huîtres et président de la section régionale de conchyliculture Arcachon-Aquitaine: «Au début de l'année, nous avons dû fermer pendant dix jours pour respecter le principe de précaution. Les deux premiers mois ont vu les chiffres d'affaires chuter de 40 à 60% selon les exploitations. Et dans le même temps, aucune trace de fuel n'a été détectée sur les huîtres !» Ce patron est d'autant plus agacé par ce malentendu qu'il est à l'origine des «discussions de marchands de tapis» en cours entre les producteurs et le Fipol. Mais lui, s'inquiète davantage pour l'avenir: «Nous ne voulons pas devenir des assistés permanents. La prévention des marées noires et la protection des rivages et des fonds marins est notre priorité. » Il faut dire que la catastrophe du Prestige n'a pas épargné la faune. Selon le WWF, 300 000 oiseaux marins auraient péri. «Nous avons recueilli au total plus de 23000 oiseaux mazoutés, dont près de 3000 sur les côtes françaises », note, pour sa part, un responsable de la Ligue de protection des oiseaux (LPO), Jean-François Louineau n'a d'ailleurs pas de mots assez durs pour décrire le «je-m'enfoutisme latent» des autorités. «Il est scandaleux que le traitement de l'épave, qui contient encore des milliers de tonnes de fuel, ne soit toujours pas réglé », dénonce-t-il. Dans la même veine, l'association Surfrider Foundation Europe, basée à Biarritz, reproche le manque de sérieux des pouvoirs publics dans la gestion des déchets et l'évaluation des risques sanitaires. Selon Sandrine Tamplier, responsable Environnement de l'association, «personne ne sait quel impact la pollution aura à terme sur la santé de ceux qui ont été en contact avec les boulettes. Surtout qu'après la levée du plan Polmar, les communes ont dû gérer seules le nettoyage des plages, qui, du coup, ne s'est pas toujours déroulé dans des conditions de sécurité optimales. Mais le poids du tourisme est tel que tout le monde a décrété que les plages étaient propres et sans risques. » Pourtant, s'il y a un coût qu'il est encore difficile d'estimer, c'est bien celui relatif au tourisme. L'addition oscille entre 10 et 100 millions d'euros ! «Tant que nous ne disposons pas des bilans financiers annuels des entreprises, nous devons rester prudents », insiste Jean-Louis Perrin, conseiller technique au secrétariat d'État au Tourisme. Seule certitude: les dépenses engagées par l'État, qui recouvrent principalement les coûts de nettoyage. «Au total, l'État a déboursé 75 millions d'euros, dont 55 dans le cadre du plan Polmar, assure Pierre Sallenave, conseiller technique auprès de Roselyne Bachelot. Avant d'ajouter: «Concernant les collectivités territoriales, nous sommes moins certains du bilan. Celui-ci devrait avoisiner les 20 millions d'euros ». Des sommes faramineuses qui soulignent l'impérieuse nécessité de renforcer la sécurité maritime. Certaines aberrations, comme le régime des pavillons de complaisance qui protègent les «voyous des mers» fustigés à l'époque par Jacques Chirac, perdurent. Tous les acteurs s'accordent toutefois à dire qu'il n'y a pas de fatalité. Avant toute chose, rappelle avec bon sens Mauro Albrizzio, représentant du Bureau européen de l'environnement «il faut faire en sorte que les réglementations européennes soient appliquées et que les États membres tiennent leurs engagements». Une évidence qui ne semble manifestement pas aller de soi !

novembre 2003..... Un an après son naufrage, le «Prestige » continue de polluer. En Espagne, les scientifiques jugent qu'il est encore trop tôt pour établir un bilan des effets de la marée noire. Mais l'impact sur la pêche et la faune est déjà très sensible. Pour récupérer en 2004 les restes de la cargaison, environ 14 000 tonnes, deux techniques sont envisagées. Le 19 novembre 2002, le pétrolier Prestige avec sa cargaison de quelque 77 000 tonnes de pétrole fait naufrage après six jours d'errance le long des côtes espagnoles de Galice. Il se brise en deux, devant les îles Cies, un parc naturel et une réserve ornithologique. La catastrophe écologique ne fait que commencer, en dépit des allégations du gouvernement espagnol, qui se refuse à parler de marée noire. Un an après, le débat fait rage entre les «triomphalistes» et les «catastrophistes ». La plupart des experts pensent alors qu'il est trop tôt pour se prononcer et admettent que les effets de ce drame, en particulier sur la faune, se feront sentir pendant plusieurs années. Outre l'impact sur la pêche (-23% en 2003, en incluant les mois d'interdiction), l'association citoyenne Nunca mais («Jamais plus », en galicien) estime qu'à la mi-juillet la vente des produits de la mer avait baissé de 26 millions de kilos, soit un manque à gagner de 48 millions d'euros. Selon les recherches effectuées par l'Institut espagnol d'océanographie (IEO), aucune concentration d'hydrocarbure au-delà des



normes n'a été relevée dans le tissu musculaire, la partie comestible, des poissons destinés à la consommation, tant en Galice qu'en Cantabrie. Rien n'a non plus été trouvé dans leurs estomacs. Les résultats sont identiques pour les couteaux, les oursins, dont la production a été nulle en 2002, et les pousse-pieds, introuvables l'an dernier, mais dont les prix se sont envolés. En ce qui concerne les oiseaux de mer, c'est le guillemot de Troil qui a payé le plus lourd tribut à la marée noire, avec 11 000 oiseaux morts sur les 17 000 qui ont été repêchés. Il a pratiquement disparu de Galice et donc d'Espagne. Il faudra toutefois attendre la période de nidification, au printemps 2004, pour savoir s'il existe une chance de le revoir. La Société espagnole d'ornithologie (SEO/BirdLife) estime que les quelque 23 000 oiseaux récupérés en France, en Espagne et au Portugal, représentent 10% à 20% des oiseaux touchés, dont le nombre est estimé entre 115 000 et 230 000 individus ! Tandis que les autorités espagnoles s'extasient devant la «splendeur» des plages, l'association WWF/Adema insiste sur les dégâts causés à l'habitat côtier ou terrestre des animaux par les travaux de nettoyage. Pour les fonds marins, la situation n'est guère meilleure. Selon l'IEO, la concentration maximale d'hydrocarbure, qui était de 300 kg au km² en décembre 2002, est encore de 15 kg au km² en septembre 2003. Comme les budgets accordés pour effectuer les mesures scientifiques nécessaires pour suivre les conséquences de cette marée noire n'ont pas dépassé les 10 millions d'euros, l'heure est à la grogne en Espagne. Une grogne d'autant plus marquée qu'un rapport publié en août par la compagnie pétrolière Repsol YPF indique qu'il resterait encore 13 800 tonnes de fioul dans les cuves du Prestige. Il y a peu encore, le comité scientifique espagnol avançait le chiffre de 37 500 tonnes, après un calcul se fondant sur les 79000 tonnes d'hydrocarbures mêlés au sable ramassées sur les plages de Galice et de Cantabrie, des Asturies, du



Pays-Basque et des côtes françaises et les 51000 tonnes de fioul récupérées en mer. Les scientifiques avaient estimé que, sur ces 130 000 tonnes de déchets, 40 000 seulement étaient du fioul. Sur la foi des informations fournies par Le Nautille, que les cuves centrales du

Prestige étaient pleines. Depuis, les sondages ont montré qu'elles étaient pratiquement vides. La plus grande partie du fioul s'est probablement déversée au moment du naufrage. Environ 23 000 tonnes d'hydrocarbures reposeraient sur les fonds sous-marins ou seraient dispersées sous forme de galettes de plus ou moins grande taille depuis le nord du Portugal jusqu'aux côtes françaises. Repsol YPF, assisté d'un comité technique international, doit proposer avant la fin du mois deux projets de récupération des 13 800 tonnes contenues dans les cuves. L'expérience de l'Erika, gisant par 120 m de profondeur, n'est malheureusement pas transposable, car le Prestige repose, lui, à près de 3 800 m. La première solution consiste à faire remonter le fioul dans des sacs et la seconde à construire un sarcophage au-dessus de la proue du pétrolier. Les sacs ont la faveur de la compagnie pétrolière et du gouvernement car plus simples et moins coûteux (60 millions d'euros contre 100 millions d'euros pour le sarcophage). Ces sacs descendent sur les cuves, pliés comme des lampions. Des robots les fixent alors sur la coque où des trous d'environ 70 cm de diamètre, équipés de double valve, sont forés. Plus léger que l'eau de mer, le fioul remonte alors naturellement dans les sacs qu'il suffit ensuite de récupérer afin de transvaser leur contenu dans un bateau réservoir. Lors des essais effectués en octobre, l'un des sacs s'est déchiré en arrivant en surface. Incident mineur, a commenté Repsol YPF. La fuite provoquée ne relâche que 6 m³ à l'heure au lieu des 30 m³ prévus. Cela imposera cinq mois de travail supplémentaire, plus de sacs et plus de bateaux, et plus d'argent. L'extraction devrait commencer au printemps 2004. Si ce projet est rejeté, il faudra se rabattre sur le sarcophage. Un ensemble de 123 mètres de long, qui devrait couvrir la proue du pétrolier où se trouve la plus grande quantité de combustible. Le fioul s'y accumulerait et serait ensuite chauffé et aspiré vers la surface. Ce deuxième projet pourrait prendre



trois ou quatre ans. Quoi qu'il en soit, les armateurs du navire, Mare Shipping, propriétaires du bateau, et ERC Trading, propriétaire de la charge, ont déjà fait savoir qu'ils n'assureraient pas les frais.

- 21 novembre 2003..... Les hydrocarbures sont 5% des rejets industriels en mer. La moitié des 3 milliards de tonnes de pétrole extraites chaque année des gisements transitent par la mer avant d'être consommés. En dépit de ce chiffre, le nombre et le volume total des déversements accidentels en mer sont en diminution sensible depuis 1979. Les pollutions accidentelles par les hydrocarbures ne représentent en effet que 5% de l'ensemble des rejets industriels dans les océans. Les rejets d'hydrocarbures par des sources naturelles sont bien supérieurs (11%) ainsi que ceux (12%) faits par les plates-formes off shore et les terminaux pétroliers.
- 21 novembre 2003..... Les leçons de l'«Erika» commencent à être tirées : A Nantes, un colloque devait faire le point sur les recherches en cours. Il y a presque quatre ans, le 12 décembre 1999, le pétrolier maltais Erika, affrété par TotalFina et chargé de 31 000 tonnes de fioul, faisait naufrage au large de la Bretagne à une trentaine de milles marins au sud de la pointe de Penmarch et provoquait une importante pollution. La quantité déversée au moment du naufrage fut alors évaluée entre 7 000 et 10 000 tonnes. A la suite de cette catastrophe, le gouvernement français a mis en place, le 28 février 2000, plusieurs programmes de recherche destinés, d'une part, à étudier les conséquences de l'accident sur l'environnement, la faune et la flore, et, d'autre part, à améliorer la prévention et les moyens de lutte. Le programme Suivi-Erika est le plus important d'entre eux. Centré sur les conséquences écologiques et écotoxicologiques de la marée noire, il a été doté d'un budget de 5 millions d'euros jusqu'à la fin de 2004. Un colloque devait se tenir à Nantes les 20 et 21 novembre. «L'après-Erika, le milieu marin sous surveillance » - pour faire le point sur les recherches réalisées dans ce programme, et dans deux autres: Liteau-Erika, qui traite de la pollution du littoral, et Ritmer (réseau de recherches et d'innovations technologiques sur les pollutions marines accidentelles), qui développe des capteurs pour la détection et le suivi des polluants. Les naufrages de l'Erika et du Prestige offrent des similitudes. Ces pétroliers âgés (27 ans) se sont cassés en deux, bien qu'à des profondeurs très différentes (120 mètres pour le premier et 3800 mètres pour le second), et ils transportaient du fioul lourd n°2, dont la densité est très proche de celle de l'eau, mélangé de 10% à 12% de benzène pour le rendre un peu plus fluide. Dans l'eau de mer, «ce composant se retire petit à petit et la densité du fioul augmente. Ce qui produit des nappes de pétrole flottant sous l'eau, tandis que leur fragmentation ne peut descendre en deçà de boulettes de 5 à 6 centimètres de diamètre qui s'assemblent en galettes », explique Lucien Laubier, professeur d'océanographie à l'université de la Méditerranée, à Marseille, directeur de l'Institut océanographique de Paris et président du conseil scientifique du programme Suivi-Erika. D'où les boulettes issues de l'Erika et du Prestige que l'on retrouve encore aujourd'hui sur les plages. «Le point positif concernant le pétrole de l'Erika et du Prestige est que sa toxicité est emprisonnée dans ces boulettes et dans ces plaques. Elle n'est pas suffisamment disponible pour faire courir des risques majeurs à l'ensemble de la faune et de la flore, excepté pour les oiseaux marins, qui ont payé le plus lourd tribut », souligne M. Laubier. Les spécialistes estiment leurs pertes entre 80 000 et 150 000 individus (plongeurs, macreuses noires, pingouins, guillemots de Troil). Toutefois, ils n'ont pas constaté de diminution significative des effectifs de dauphins, de loutres de mer ou de phoques-veaux. Les études menées par le programme Suivi-Erika ont montré que les composés les plus toxiques du fioul - les hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), cancérigènes - ont rapidement contaminé les eaux océaniques et les sédiments marins. Les niveaux maximaux ont été multipliés jusqu'à un facteur 20 par rapport à ceux précédant le naufrage, et les scientifiques observent une contamination persistante dans les zones côtières. L'étude de différents mollusques (moules, huîtres et coques) a montré une augmentation très importante du taux de HAP dans les jours qui ont suivi l'échouage des nappes sur les côtes. Et, deux ans après le naufrage, les concentrations de HAP dans ces invertébrés restent supérieures aux niveaux de référence sur certains sites, principalement en Loire-Atlantique et en Vendée. Les zones conchylicoles ont été soigneusement étudiées, mais n'ont été fermées que quatre à cinq mois maximum. Quant aux plantes, leur développement ne semble pas affecté de façon notable, sauf dans les sites fortement pollués. Et la recherche de composés pétroliers de type HAP dans les tissus végétaux montre que les plantes sont capables d'absorber de tels produits et que le niveau de contamination se réduit ensuite progressivement au cours du temps.
- 22 novembre 2003..... Où sont les responsables de la marée noire du Prestige : Les assureurs ? Tous les chemins de la navigation maritime mènent à Londres - c'est pourquoi les professionnels l'appellent shipping. Phileas Pogg avait commencé son tour du monde en quatre-vingts jours au Reform Club. Le club choisi pour lancer notre quête est tout aussi glorieux : la nef de verre et d'acier du Lloyd's. Quoi de plus symbolique, en effet, que la première Bourse mondiale de l'assurance maritime ? Le marché a été fondé en 1689 dans un estaminet, près des docks, par le tavernier Edward Lloyd, qui, pour attirer capitaines, marchands et armateurs, eut l'idée d'afficher les départs et les arrivées de navires. Un groupe d'habitues de son coffee shop eut le génie par la suite de se partager les risques de navigation. Depuis, les pratiques se sont compliquées, mais c'est toujours la Lloyd's List, le plus vieux quotidien britannique, fondé en 1734, qui répertorie dans les moindres détails les mouvements des navires. «Comme une anguille, le shipping ne se laisse pas saisir. Les professionnels se cachent derrière des montages financiers complexes. La loi du silence est de rigueur: ceux qui savent ne parlent pas». Julian Bray, directeur de la rédaction de cette bible de la mer, évoque un secteur gangrené par l'incurie généralisée. Bill Katesmark, souscripteur du Syndicat 2791 du Lloyd's, spécialisé notamment dans la couverture des gros pétroliers, est plus loquace. «La prime à payer par l'armateur est rapidement conclue, à condition que le pétrolier ne soit pas trop vieux et que son pavillon soit propre. Le montant est fixé en fonction des caractéristiques techniques du navire, de son histoire, en particulier du nombre d'accidents. Pour certains voyages, comme la traversée du détroit des Moluques, infesté de pirates, je compte un petit supplément », explique ce grand gaillard. D'un gros dossier fatigué, il sort un dépliant en carton portant une douzaine de signatures des



différents assureurs qui se partagent une police. Quand un tanker coule, la facture est lourde pour les assureurs. Chaque matin, les appariteurs en redingote rouge inscrivent avaries, accidents et naufrages au Loss Book (le registre des pertes), à la plume d'oie de Hongrie trempée dans une encre bleu foncé, selon une tradition tricentenaire. A l'évocation du Prestige, nos deux interlocuteurs dénoncent en particulier les sociétés de classification, chargées de vérifier l'état des navires. Payées par les armateurs ou les chantiers navals, ces sociétés sont accusées d'être laxistes dans l'évaluation des défaillances des cargos et trop coulantes dans l'homologation des travaux, par peur de perdre des clients. « Cette maison a créé le commerce maritime. Nous avons une réputation et un nom à défendre. 80% des accidents sont d'origine humaine, 20% seulement sont dus aux erreurs de construction ou à la corrosion, se défend Alan Gavin, responsable du département des affaires maritimes du Lloyd's Register of Shipping (LRS), l'une des plus importantes et des plus anciennes sociétés d'inspection au monde. Il dresse la liste des contrôles exigés pour délivrer le certificat de navigabilité: inspection annuelle, contrôle en cale sèche tous les cinq ans pour vérifier l'état des parties essentielles, souvent invisibles, du bateau. L'an dernier, la LRS a retiré le certificat à quelque cinq cents poubelles de la mer. Les rafiots ont été mis « hors classe », comme on dit dans le jargon, autrement dit interdits de navigation. Mais le réseau a des failles, et Gavin montre du doigt les dizaines de sociétés de classification sauvages montées par les pavillons de complaisance. L'expression s'applique aux nationalités fictives accordées aux navires de commerce par des Etats différents de celui de leur propriétaire. « C'est le cas, par exemple, du Panama ». Pendant un quart de siècle, le Prestige avait été enregistré dans cette petite république d'Amérique centrale avant de passer, dans un sillage de dollars, sous la bannière des Bahamas.

22 novembre 2003..... Où sont les responsables de la marée noire du Prestige : Les traders ? A Genève, point d'ancrage des affaires énergétiques de l'ex-URSS, le silence est d'or. Inutile de consulter l'annuaire pour dénicher le téléphone de Crown Resources. L'affrètement russe du Prestige a été revendu en catimini, deux mois après la catastrophe, par le groupe industrialo-financier russe Alpha. La filiale représentait le groupe pétrolier TNK, allié aujourd'hui au géant britannique BP. A l'instar de Crown Resources, les sociétés de courtage d'hydrocarbures naissent et disparaissent sans laisser de traces, via des montages financiers sophistiqués dans des paradis fiscaux. Pas de plaque sur la façade, des bureaux anodins, des équipes légères composées d'une poignée de courtiers cloués devant leurs ordinateurs pour acheter et vendre des cargaisons d'or noir qui peuvent changer plusieurs fois de main au cours du transport: ils sont invisibles. Malgré d'innombrables appels téléphoniques et la complicité des milieux pétroliers londoniens, leur porte nous est fermée. Les sociétés russes de négoce sont particulièrement actives dans le transport de produits pétroliers lourds, comme le fioul ou le goudron, souvent résidus des raffineries russes, destinés à être brûlés dans des centrales thermiques, principalement en Asie. Transporter le plus rapidement et le moins cher possible cette cargaison sans grande valeur : la devise des courtiers russes sans foi ni loi est simple. D'où le choix de bateaux poubelles, la réduction de la durée des escales, l'augmentation des cadences. Pour en savoir plus, essayons leurs banquiers. Les traders, en effet, n'ont pas la surface financière nécessaire pour acheter les cargaisons, et affréter les navires. Ils sont donc contraints d'obtenir des prêts bancaires. Le métier de Jacques-Olivier Thomann, responsable mondial du financement du négoce de BNP Paribas (Suisse), consiste à financer le transport de matières premières sur toutes les mers du globe. « Nous offrons une solution à toutes les sociétés qui sont en possession de pétrole. Notre gage, c'est la cargaison », explique-t-il dans son bureau magnifique du quai des Bergues. La première banque française est le leader mondial de cette activité. Pour le trader comme pour son banquier, la mise n'est pas exempte de risques. Malgré les grasses commissions, timorés ou amateurs s'abstiennent. Deux petites banques suisses, la Banque cantonale de Genève et la Banque cantonale vaudoise, qui s'étaient imprudemment lancées dans cet univers impitoyable, se sont cassé les dents dans l'affaire du Prestige. Car la mer abrite mille dangers. Une tempête est capable de provoquer de graves dégâts financiers, tout comme les détournements ou la confiscation de cargaisons de pays producteurs comme l'ex-URSS ou certains pays d'Afrique de l'Ouest. L'immobilisation d'un pétrolier peut coûter entre 30 000 et 80 000 dollars par jour. Entre l'ordre d'achat et la livraison, le cours du brut peut fluctuer. Sans parler des dangers de pollution marine lors d'opérations complexes, comme le mélange, dans les ports, de différentes qualités de pétrole. M. Thomann travaille sans jamais être sûr d'écarter le pire, la marée noire, dont les retombées peuvent être catastrophiques pour l'image de la banque. Car, à l'inverse des traders cachés derrière une myriade de sociétés écrans, le banquier ne peut fuir ses responsabilités. C'est pourquoi l'itinéraire de la cargaison est sévèrement contrôlé par l'équipe shipping. BNP-Paribas impose également des règles d'affrètement strictes : pas de pétroliers vieux de plus de vingt ans, exemption des listes noires, escales dans des ports sanctuarisés ». D'autres établissements sont bien moins regardants. Quelques semaines avant la catastrophe, Crown Resources ignorait tout du Prestige. En mai 2002, le trader avait simplement chargé son courtier, Stefan Giese, de la société londonienne Petriam, de lui trouver un bateau. En fonction du petit budget alloué par le client, il avait déniché un vieux tanker bon marché, 13 000 dollars la journée pour un voyage de deux mois entre Riga (Lettonie) et Singapour. Le propriétaire, la société libérienne Mare Shipping Inc, s'était frotté les mains. Il s'agissait d'une bonne affaire en ces temps de vaches maigres, de taux d'affrètement bas. Mare Shipping Inc est contrôlée par les Coulouthros, famille d'armateurs domiciliée en Grèce, où nous emmène donc cette enquête.

22 novembre 2003..... Où sont les responsables de la marée noire du Prestige : Les sociétés de classification ? Pendant un quart de siècle, le Prestige avait été enregistré dans cette petite république d'Amérique centrale de Panama avant de passer, dans un sillage de dollars, sous la bannière des Bahamas. Panama, fut donc son premier pavillon de complaisance. Au Panama, les armateurs en ont pour leur argent. Depuis la colline de l'observatoire, rien ne manque à la carte postale. La vue plongeante sur le canal, côté Pacifique, le vent violent qui fait frémir les palmes des cocotiers, les perroquets en couple. Une douzaine de



navires au mouillage forment une file fantomatique, en attendant de pouvoir emprunter la célèbre voie d'eau pour gagner l'Atlantique. Un porte-conteneurs glisse lentement en direction du pont des Amériques. La voie d'eau fait la réputation du petit pays d'Amérique centrale. Mais l'immatriculation de bateaux, avec 60 millions de dollars, rapporte des dividendes bien plus importants aux caisses de l'Etat que le célèbre canal. L'isthme compris entre la Colombie et le Costa Rica possède la première flotte marchande de la planète, représentant un bon quart du tonnage mondial. Depuis sa création, en 1925, par des avocats américains pour contourner la prohibition de l'alcool, Panama sert de pavillon de complaisance. «Je suis désolé. Le dossier du Prestige a disparu après sa demande de radiation. Nos registres vous sont, bien sûr, ouverts », indique en baissant la tête, après un long silence, Luis Pérez Salamero, administrateur adjoint de l'Autoridad Maritima de Panama. Assis dans un fauteuil de cuir éraflé sous un ventilateur paresseux, cet ancien capitaine de la marine marchande n'est guère convaincant. Depuis cette officine minable, située dans une ancienne école de l'année américaine, cet anodin jeune homme contrôle l'immatriculation et l'état de plus de six mille navires marchands, la plus grosse flotte de la planète. «Notre pavillon est on ne peut plus honorable », déclare-t-il en ayant l'air de ne pas trop y croire lui-même. Et de décliner les progrès qui ont été faits par Panama pour se libérer de sa sale réputation : moyenne d'âge de la flotte de quinze ans, inspection spéciale pour ceux de plus de vingt ans, amélioration de la sécurité et du droit des matelots... Néanmoins, pour les armateurs, essentiellement scandinaves, grecs et américains, qui choisissent ce pavillon, le premier attrait est le faible coût de l'immatriculation : 6 500 dollars pour un nouveau tanker, auquel il faut ajouter diverses petites taxes et une redevance annuelle calculée selon le tonnage. Pour attirer le chaland, ce pays de 77 000 km² et moins de deux millions d'habitants dispose d'un réseau tentaculaire de soixante-cinq représentations diplomatiques à l'étranger digne d'une superpuissance. Ces «consulats» facilitent également la délivrance de passeports de couleur rouge aux quelque 60 000 marins - essentiellement chinois, indiens et coréens - travaillant à bord des navires frappés du drapeau panaméen. Les bureaux de l'autorité maritime sont ouverts vingt-quatre heures sur vingt-quatre pour tenir compte des différents fuseaux horaires. Toutefois, Senor Salamero dit tout ignorer des propriétaires de navires. Ces derniers agissent par le truchement d'un intermédiaire, l'un des douze cabinets d'avocats spécialisés dans les affaires maritimes qui tiennent pignon sur rue à Panama City. Changement de décor. Tableaux de maîtres, bibliothèque remplie de traités juridiques richement reliés, salle de conférences dotée de tous les gadgets électroniques : chez Patton, Moreno & Asvat, on plonge dans l'univers feutré et cossu des grands cabinets juridiques internationaux. «Dans ce métier, la rapidité d'exécution est la clé du succès. Un pétrolier coûte cher et doit être amorti sur de longues années. Soumis aux soucis de rentabilité, mes clients doivent bénéficier de procédures simples, flexibles, rapides, comme c'est le cas ici. » Dans son anglais impeccable, l'avocat panaméen Brett Patton aime évoquer un proverbe local : «Un vaisseau en attente ne gagne pas de cargaison. » Curieux parcours pour un avocat international, Patton, comme la plupart de ses collègues, est diplômé en droit maritime de l'obscur Tulane University. Et pour cause: sise à La Nouvelle-Orléans, cette petite université est le seul endroit à proximité où l'on enseigne le code Napoléon, qui régit le registre panaméen ! Les méthodes de travail des maritime lawyers sont, toutefois, résolument anglosaxonnes : pragmatisme, recours aux trusts et aux sociétés-coquilles, liens étroits avec les grands cabinets internationaux de Londres et de New York et facturation à l'heure des prestations. Le cas du Prestige ne souligne-t-il pas la complaisance, au sens de laxisme, du pavillon panaméen? Un sourire, un simple sourire, mais en lame de rasoir. Patton ne s'en cache pas, on ne fait pas des affaires avec des enfants de chœur. Mais pas question d'immatriculer des navires ne répondant pas aux normes internationales : «Je connais personnellement tous mes clients. Je veux pouvoir mettre un visage sur un nom après les premiers échanges. Je n'accepte pas n'importe qui. Il y a de la renommée du Panama». Reste que le passé - les narcotrafiants et le blanchiment d'argent sale - est loin d'être effacé. Ainsi, le Panama figure sur toutes les listes noires. Celle d'abord de la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF), fondée sur la manière dont sont traités les équipages, que ce soient les conditions sanitaires, les bas salaires ou la condition du bateau. Outre l'absence d'obligations sociales, la législation, en cas de faillite, privilégie, parmi les créanciers, les banques au détriment de l'équipage. De plus, les pétroliers panaméens sont souvent immobilisés lors des contrôles effectués par les autorités portuaires, car ils ne répondent pas aux standards de sécurité imposés depuis 1982 par le mémorandum de Paris. Les inspecteurs des dix-neuf pays signataires disposent en effet d'une base de données commune où sont recensés les navires du monde entier, assortie d'un système de notation, échelonné de 0 à 50. Autre point noir, le statut de société anonyme panaméenne autorise tous les abus. Pour quelques centaines de dollars, les avocats vous montent une coquille juridique qui assure la discrétion totale et l'absence de taxation sur les activités offshore. La loi panaméenne ne fait pas la distinction entre les sociétés spécialisées dans les activités maritimes et les autres. On est là au cœur du problème du Panama, car les armateurs, une fois enregistrés, peuvent élire domicile hors du territoire et posséder des filiales partout dans le monde, ce qui brouille les pistes. L'anonymat du fondateur est préservé via son avocat, qui fait fonction d'agent local résident. Dans cette république bananière, les «lawyers » font la pluie et le beau temps. Ancien commissaire général de la police de la capitale, Ibrahim Asvat, l'associé de Brett Patton, est également propriétaire de l'un des principaux quotidiens de la capitale. Patton est le cousin de l'administrateur du canal et d'un candidat à la présidence. La direction maritime est étroitement liée au pouvoir politique. Ces cabinets ne sont pas qu'un petit lobby local. Ils savent aussi faire entendre leur voix dans les instances maritimes internationales. Le Panama est ainsi le premier bailleur de fonds de l'Organisation maritime internationale, lui fournissant la moitié de son budget. D'ailleurs, le secrétaire général de cet organisme de l'ONU, le Canadien William O'Neill, siège au comité chargé de la modernisation du canal et de la construction de nouvelles écluses. Bel exemple de conflit d'intérêts. A l'instar des paradis fiscaux, les pavillons de complaisance se développent tous azimuts. Places établies comme les Bahamas, le Liberia, Malte, ou nouveaux venus comme Belize, le Honduras ou la Bolivie, tous



s'efforcent de tailler des croupières au Panama. Le Prestige en est le meilleur exemple. Les Bahamas auraient-elles fait des conditions plus avantageuses à l'armateur grec du tanker pour qu'il change de pavillon ? En réalité, nous dit-on, les étroites relations tissées entre les autorités de Nassau et les pétroliers russes seraient à l'origine du transfert du vieux pétrolier.

22 novembre 2003..... Où sont les responsables de la marée noire du Prestige : les armateurs ? Au Pirée (Athènes), tout le monde descend ! «Mes clients n'ont rien à dire », insiste Stephen Askins, l'avocat de la famille Coulouthros. Courroucés par l'image qui a été donnée du clan d'armateurs, les propriétaires de feu le Prestige ont vendu leurs autres pétroliers à des «intérêts londoniens» - sans préciser de qui il s'agit en début d'année. Ils ne possèdent plus qu'une poignée de minéraliers. Débarrassés des tankers poubelles, protégés des regards indiscrets par un holding, ces industriels de la mer peuvent cultiver une discrétion qui confine à l'effacement dans le quartier chic athénien de Maroussi. M. Askins nous plante donc sur l'Akti Miaouli, ce quai interminable du Pirée, le long duquel sont concentrés des milliers de sociétés de transport maritime, des banquiers, des assureurs, des filiales de sociétés de classification et des cabinets d'avocats. Les affaires des armateurs grecs prospèrent, comme l'attestent les commandes records de nouveaux navires passées aux chantiers navals coréens, japonais et chinois. Les grandes familles - Vardinoyannis, Latsis, Stavros ou Coulandris sont omniprésentes dans la vie politique et sociale de la Grèce. Le club de foot du Panathinaïkos et le quotidien le plus influent, Kathimerini, appartiennent à des armateurs. Dans la vie mondaine et culturelle, ils sont sur toutes les listes des soirées de gala. La richissime et mystérieuse Fondation Onassis - qui possède sa propre flotte de tankers - donne de l'argent à toutes sortes d'institutions, musées, théâtres, hôpitaux, orphelinats. Appliquant la philosophie «pour vivre heureux, vivons cachés », leurs bureaux du Pirée ne paient pourtant pas de mine: meubles massifs en bois, ordinateurs de la première génération, posters jaunés et croûtes marines aux murs. Coincé entre un taudis et une boîte de nuit à marins, le siège de l'Hellespont Steamship Corporation est typique de cette volonté de rester «modeste» et de cette phobie des frais généraux. Le PDG, Basil Papachristidis, âgé de 58 ans, est habillé comme un cadre moyen et roule en Peugeot 206. Pourtant, ce richissime Gréco-Canadien possède, entre autres navires, les quatre plus gros tankers au monde, des ULCC (ultra large crude carriers) à double coque, capables de transporter 450 000 tonnes de pétrole brut, longs comme trois stades de foot. L'homme est avenant, les manières lisses et retenues. Mais ce détenteur d'une maîtrise de la Columbia University Business School, friand de graphiques, n'aime pas qu'on le prenne pour un «voyou des mers », selon la célèbre expression de Jacques Chirac (à propos du Prestige) : «Les armateurs consacrent toute leur énergie et leurs fonds propres à un métier sérieux. La réglementation ne me fait pas peur tant que l'on nous soumet au même régime que le secteur aérien. Le problème, ce sont les bateaux sauvages, qui cassent les prix. » Pour éviter les intermédiaires douteux, notre entrepreneur dispose à Manille de son propre bureau de recrutement de matelots. Le salaire de base est de 16500 euros par an, soit trois fois ce que gagne un diplômé d'université aux Philippines, insiste-t-il. Son personnel navigant est de quatre cents personnes. Mais pourquoi sa flotte bat-elle pavillon des îles Marshall, îlot perdu du Pacifique, protectorat des Etats-Unis ? «J'ai créé le registre. Lors de la première guerre du golfe, j'ai dû mettre mes navires sous protection de la marine de guerre américaine. Les Îles Marshall convenaient parfaitement. Après le conflit, j'ai conservé ce pavillon par facilité. » L'organisation de ce groupe familial privé est typique des méthodes du shipping : une société holding, deux sociétés de gestion (une pour la technique; l'autre pour la finance) ; chaque navire est chapeauté par une société immatriculée off-shore. Le pavillon d'un archipel confetti perdu dans le Pacifique et l'opacité des comptes ne rebutent pas les banquiers, qui se battent pour financer ses achats de supertankers. «Prêter à un gros armateur présente peu de risques. Le bateau est hypothéqué et il existe une filière bien organisée de revente en cas fort improbable de faillite », explique George Xitadakis, directeur de XRTC, filiale de l'ancien Lyonnais. «Le shipping est une activité virile, féroce, indépendante, égoïste, qui correspond parfaitement à notre mentalité » assure Alexander Gouliemos, professeur d'économie maritime à l'université du Pirée. Ce portrait type correspond exactement à Spyros Ramis. La barbe est absente, mais pour le reste, casquette visée sur la tête, ce vieux loup de mer, âgé de 74 ans, jouerait à merveille le capitaine Haddock. A la fin des années 1960, avec quelques amis, il achète son premier tanker de seconde main, jaugeant 6 000 tonnes. Aujourd'hui, sa société, Rangers Marine, possède une flotte de six pétroliers monocoques vieux de plus de vingt ans qui se promènent entre le Proche-Orient et l'Amérique centrale. «J'ai créé cette entreprise en partant de rien. Dûment certifiés et assurés, mes navires sont en excellent état. Je n'ai pas d'épaves flottantes. Au cours de ma carrière, je n'ai pas eu le moindre problème, à part une petite collision », dit cet ancien garde-côte, sur un ton qui n'accepte pas la contradiction. De quel accident s'agit-il ? Nous n'en saurons pas plus, mais une «petite collision» en mer entre pétroliers peut avoir d'épouvantables conséquences pour la flore et la faune. Spyros Ramis se plaint de la volatilité des taux d'affrètement, des marges bénéficiaires qui fondent comme neige au soleil. Pour survivre, le «p'tit gars », comme il dit, est contraint de comprimer ses dépenses, en particulier les salaires de l'équipage. D'où l'emploi d'une main d'œuvre bon marché, issue d'une bonne vingtaine de pays différents, essentiellement des Philippines et du sous-continent indien. Recrutés via des agences spécialisées, ces matelots sont corvéables à merci en vertu du pavillon de complaisance libérien. Spyros manque s'étrangler avec sa bière matinale quand on le traite de «négrier» ; « Bien sûr, je préférerais un équipage composé de Grecs, mais ils sont trop chers. Alors je prends des étrangers qui aiment la mer, mais qui sont bien formés », explique-t-il, l'œil soudain canaille, dans ce petit bureau-tanière offrant une vue imprenable sur le terminal des ferries. Spyros caresse distraitement Rex, son gros berger allemand qui attend impassible la fin des vitupérations de son maître sur l'interdiction prochaine des simples coques par l'Union européenne. Quand la réglementation entrera en vigueur, en 2007, Rangers Marine se cantonnera aux pays du tiers-monde, évitant les ports européens, prévient l'armateur. Maigre consolation, la prochaine marée noire ne sera peut-être pas sur les côtes de Galice, mais sur les rives africaines.



- 26 novembre 2003..... Prestige: vers un procès unique. Les magistrats français et espagnols en charge du dossier Prestige ont évoqué, à Brest, l'éventualité de la tenue d'un procès unique dans la foulée d'une instruction partagée sur la marée noire, même si aucune décision n'a encore été prise dans ce sens. Le Prestige avait erré pendant six jours dans l'Atlantique, avant de se briser en deux, le 19 novembre 2002, et de couler. Plus de 50 000 tonnes de sa cargaison se sont répandues dans l'océan, polluant des milliers de kilomètres de côtes en Espagne et en France.
- Décembre 2003..... Huit milliards d'euros, c'est ce que pourrait coûter au final la marée noire du pétrolier Prestige, accidenté il y a près d'un an, selon une étude de l'association WWF/Adena basée à Madrid. Soit 3 milliards pour le nettoyage de 3000 km de côtes et 5 milliards de pertes pour le secteur de la pêche. Le navire a en effet déversé 64 000 tonnes de pétrole dans l'Atlantique, soit 60% de plus que les estimations initiales. L'évaluation des dégâts causés à la flore et à la faune (200 000 à 300 000 oiseaux auraient péri) prendra encore plusieurs années.
- 5 décembre 2003..... Prestige ? : Des arrivages diffus de boulettes d'hydrocarbure, d'origine indéterminée, ont été observés depuis trois jours sur les plages du Médoc (Gironde), où aucune trace de pollution de ce type n'avait été signalée depuis septembre.
- 6 décembre 2003..... L'Union européenne bannit les pétroliers à simple coque pour le fioul lourd. «L'Organisation maritime internationale [OMI] parvient à un compromis sur la coque unique, après maintes discussions» : avec cet art de la litote très britannique, le Lloyd's List, le quotidien des milieux maritimes, reconnaît que l'accord sur le bannissement des vieux pétroliers, conclu le 4 décembre au sein de l'OMI, constitue une belle victoire pour l'Union européenne. Un an après la marée noire du Prestige, les Quinze sont parvenus à faire accepter à leurs partenaires d'interdire l'entrée de leurs ports aux tankers à simple coque pour le transport d'hydrocarbures et de produits pétroliers polluants. Le calendrier adopté, au terme de la session extraordinaire du Comité de la protection du milieu marin de l'organisation des Nations unies, valide le règlement européen entré en vigueur le 23 octobre : retrait au plus tard en 2005 des pétroliers les plus anciens entrés en service avant 1982; obligation - à la même date - de transporter sur des navires à double coque du pétrole lourd, du fioul, du bitume, du goudron ou des émulsions ; généralisation du contrôle renforcé sur l'état des pétroliers de plus de quinze ans, quel que soit le tonnage. Les quelques dérogations consenties l'ont été pour tenir compte de la pénurie actuelle de bateaux, de l'engorgement de chantiers navals croulant sous les commandes, des impératifs du cabotage ainsi que des limites des sociétés chargées des inspections des 6000 pétroliers sillonnant les mers. «L'Europe a gagné entre deux à cinq ans par rapport à l'échéancier adopté après les naufrages de l'Erika et du Prestige », a déclaré Eric Berder, le chef de la délégation française, à propos de cet accord obtenu à l'unanimité des 105 Etats participant aux travaux. Plusieurs éléments expliquent l'adoption à l'échelle internationale du strict calendrier de retrait européen post-Prestige: avec l'entrée dans l'Union européenne de Chypre et Malte, deux puissances maritimes, l'Europe devient la première marine marchande mondiale. Par ailleurs, les pavillons d'emprunt (60% du tonnage mondial) - principaux bailleurs de fonds de l'OMI - ont vu leur marge de manœuvre réduite par leurs pratiques maritimes discutables. Bruxelles a pu compter sur la neutralité du Japon et des Etats-Unis. L'archipel, gros importateur d'or noir et réticent face aux obligations de contrôle des navires à simple coque, a pris conscience des bénéfices que ses chantiers navals pourraient tirer d'un tel accord. Quant à l'administration américaine, qui a imposé des mesures similaires unilatérales dans les années 1980, elle a voulu renvoyer l'ascenseur aux Quinze pour leur soutien en matière de lutte contre le terrorisme maritime. Dépourvues dès lors d'alliés, des nations disposant d'une flotte, très diversifiée - l'Inde, le Brésil - ont été contraintes de se ranger derrière la bannière européenne. L'association Intertanko, qui regroupe les propriétaires de tankers indépendants, regrette ce «diktat» européen. A ses yeux, cela ne peut que déstabiliser le marché du transport maritime. Les armateurs ont contre-attaqué sur le terrain de la sécurité de la double coque. Cette association, basée à Londres, met en garde contre les dangers de corrosion liée à la forte humidité prévalant dans l'espace situé entre les deux parois et à la concentration d'oxyde de carbone et d'acide sulfurique. Malgré sa satisfaction, l'Union européenne ne baisse pas pour autant sa garde. Comme un mauvais remake qui repasserait en boucle un an après le Prestige, un pétrolier russe à simple coque, de vingt-quatre ans, s'apprête à faire le même trajet que le vieux pétrolier, entre la Lettonie et Singapour. Le navire transporte le même type de cargaison ! Le 4 décembre, Bruxelles a demandé d'urgence aux autorités lettones d'inspecter le bateau. Des experts de l'Agence européenne de sécurité maritime sont arrivés à Riga hier. La Lettonie doit entrer dans l'Union le 1er mai 2004.
- 12 décembre 2003..... Fioul du Prestige : Le gouvernement espagnol donne son feu vert définitif à l'extraction par gravité des quelque 13000 tonnes de fioul des soutes du pétrolier Prestige, à l'aide d'un système de ballons rigides. Le coût total de cette extraction a été évalué à 99,3 millions d'euros. Début des travaux au printemps 2004.
- 17 décembre 2003..... Amende record pour un déballastage : Le capitaine d'un cargo bulgare, reconnu coupable de pollution, devra payer 200 000 euros. Le tribunal correctionnel de Brest a condamné hier à une amende record de 200 000 euros le capitaine d'un cargo bulgare reconnu coupable d'un déballastage volontaire au large d'Oléron l'été dernier. Les juges ont suivi presque en totalité les réquisitions du vice-procureur qui avait réclamé une amende de 250 000 euros après avoir recommandé de «taper de plus en plus fort» pour décourager "les pollutions cyniques". Le Dobrudja, navire de 9 000 tonnes, avait été dérouté le 31 juillet sur Brest après avoir été surpris, par un avion de la Marine nationale, avec derrière lui une nappe d'hydrocarbures de 5 km de long et 500 mètres de large. Lors de l'audience, le commandant, Yordan Golemanov, avait répété qu'il n'avait jamais vu de pollution dans le sillage de son navire le 30 juillet. De son côté, l'officier de marine Lionel Delort, qui pilotait l'opération de surveillance aérienne, avait confirmé "catégoriquement" avoir pris en flagrant délit le cargo dont la pollution avait été consignée sur un film vidéo et des clichés photographiques.



- 24 décembre 2003..... 250 000 euros réclamés à un navire dérouté sur Brest : Une caution de 250 000 euros a été réclamée, lundi 22 décembre, par le procureur de Brest, aux propriétaires du «Nicholas M. » pour que le bateau puisse reprendre la mer. Ce minéralier, battant pavillon du petit Etat caribéen de Saint-Vincent-et-Grenadines, immatriculé à Kingston (Jamaïque), avait été accompagné sous escorte en rade de Brest dans la nuit de dimanche à lundi, après avoir été surpris par un avion des douanes françaises en plein dégazage sauvage. Une nappe d'hydrocarbures de 2,5 kilomètres de long, et de 60 à 200 mètres de large, avait été repérée dans le sillage du navire. Le montant des cautions et des amendes varie avec l'ampleur de la pollution. Le 16 décembre, un navire bulgare avait dû payer 200 000 euros d'amende, et le 18 décembre, le Voltaire, un porte-containers français, avait dû verser 100 000 euros.
- 13 janvier 2004..... Prestige ? Des galettes et des boulettes de fioul ont été découvertes, le 11 janvier, sur deux plages d'Olonne-sur-Mer (Vendée), près des Sables-d'Olonne. Les prélèvements effectués devraient permettre d'établir l'origine de cette pollution: opérations de dégazage ou conséquences du naufrage du Prestige, en novembre 2002.
- 23 janvier 2004..... Le cargo battant pavillon maltais Nova-Hollandia a été dérouté vers Brest, mercredi 21 janvier, sur ordre du procureur de la République. Un avion de la marine nationale avait constaté dans son sillage une pollution de 18 km de long, alors que le navire, venant des Pays-Bas, passait au large de la Bretagne. Le cargo maltais, dérouté sur Brest après avoir été soupçonné mercredi d'un déballastage en mer, a été finalement maintenu à quai sur décision du service de l'inspection des navires, malgré le paiement d'une caution de 250 000 euros. Chargé de pommes de terre, il avait été repéré par un Falcon 50 de la Marine nationale avec dans son sillage une pollution de 18 km de long sur une largeur de 200 m alors qu'il se trouvait à 130 km de la Pointe du Raz.
- 28 janvier 2004..... Pollution maritime : Un cargo battant pavillon chypriote, le Pantokratoras, soupçonné d'une pollution volontaire en mer à la mi-décembre au large de la pointe de Penmarc'h (Finistère), a été dérouté, mardi 27 janvier, vers Brest sous escorte d'une frégate de la marine nationale. Une pollution de 37km de long sur une centaine de mètres de large avait été repérée dans son sillage, le 19 décembre 2003. Ensuite, une caution record de 500 000 euros est demandée pour ce navire pollueur récidiviste Le procureur de la République de Brest a confirmé spectaculairement sa volonté de lutter contre les pollutions volontaires en mer en exigeant une caution record de 500 000 euros pour autoriser ce cargo chypriote récidiviste à reprendre la mer. Il faut dire que le Pantokratoras était attendu de pied ferme par les autorités françaises depuis son refus d'obtempérer, le 19 décembre 2003, alors qu'une pollution importante d'hydrocarbure de 37 km de long sur cent mètres de large avait été décelée dans son sillage, au large de la pointe de Penmarc'h. De plus, ce même bateau avait déjà été condamné en 2001 pour pollution maritime par le tribunal correctionnel de Paris.
- 4 février 2004..... Trois entreprises de l'Isère Optim Technologies, PRM et EMID SSB, participent à l'opération visant à récupérer le pétrole du tanker Prestige qui a coulé fin 2002 au large de la Galice. Conçue par la société voironnaise Optim Technologies, un engin travaille, en ce moment, à vider les 30000 tonnes de fuel restant dans l'épave du pétrolier. À près de 4000 mètres sous la surface ! La coque du Prestige attend patiemment qu'on lui pose quelques robinets supplémentaires, afin de la soulager du fuel qui demeure encore confiné dans ses soutes. Pour les spécialistes du monde entier qui s'affairent depuis plus d'un an à la verticale de l'épave - le tanker battant pavillon libérien a coulé ici le 19 novembre 2002 -, il s'agit de se trouver de sérieuses aptitudes de "plombiers" de l'Atlantique. Afin d'éviter que ne se reproduise la catastrophe écologique qui aura vu marée noire et boulettes de carburant souiller deux mille kilomètres de côtes espagnoles et françaises, dont plus d'un millier de plages... À l'origine de cet unique (il s'agit d'une première mondiale, à une telle profondeur) tour de force technique, il y a cette énorme machine concoctée par Optim Technologies. Jusqu'à présent très discrète sur sa participation aux opérations, la jeune société voironnaise basée sur la zone d'activités de Champfeuillet lève aujourd'hui un petit coin du voile sur l'étonnant engin chargé de jouer le rôle d' «ouvre-boîte géant des océans ». L'histoire, contée par Christian Clerc, gérant de la société, débute fin 2002 au lendemain du naufrage. «Notre commanditaire nous a sollicités selon un cahier des charges très clair: il fallait rapidement pouvoir poser des vannes d'évacuation du fuel, directement sur la coque du navire. À une telle profondeur, avec toutes les contraintes que cela impose, notamment en terme de pression - jusqu'à 300 bars au cm2 au niveau du Prestige, c'est énorme -, le challenge s'annonçait rude. Nous avons mis les bouchées doubles, en profitant de notre expertise à tous les deux, la mienne et celle de Bruno Coslerg, responsable "Affaires" de la société, afin de tenir le pari, et dans les délais. Nous maîtrisons déjà les interventions mécaniques sur les sous-marins, et dans les milieux hostiles, comme celui des centrales nucléaires. Ce qu'il s'agissait donc de faire, c'était une machine suspendue à un câble de près de quatre kilomètres, intervenant par télécommande et automatismes sur la tôle du bateau. Avec pour mission de découper des "trous" au-dessus de chacune des citernes pleines. Notre appareil s'en charge complètement, tout en ancrant également la vanne à chaque ouverture. Deux portes-guillotines ajustent l'ensemble parfaitement ». Un second larron intervient alors: une sorte d'énorme montgolfière, immergée au-dessus du trou, avale dans sa cheminée le flux de fuel qui s'échappe désormais. Comme un ventre gourmand qui, à chaque fois, déguste 250 m3 d'hydrocarbures. Une fois repue, la montgolfière remonte automatiquement à la surface pour rendre son contenu très visqueux à des containers spéciaux. Avant de replonger pour une nouvelle razzia ! A ce rythme, estime Christian Clerc, il faudra 150 voyages pour vider le Prestige de tout son fuel. «Une machine est déjà opérationnelle sur place, accompagnée de son clone, pour le cas où. Trois autres prendront sa place en juillet prochain, afin de mettre un point final à l'opération Prestige ». Christian Clerc connaît bien les lieux, pour avoir suivi son rejeton directement sur le navire en charge du chantier, à 300 kilomètres des côtes. «Un bateau surprenant : son indispensable stabilité au-dessus du Prestige est assurée par des capteurs disposés sur son pourtour, qui corrigent automatiquement sa position par... satellite ! » Mais, quoi qu'il en soit, l'affaire est loin d'être terminée pour Optim



Technologies. La prolifique société d'études et de réalisations mécaniques de Champfeuillet, ainsi que son partenaire PRM (Philippe Reynas Mécanique) de Saint-Siméon-de-Bressieux, qui se charge de la fabrication des produits, valorise déjà à la hausse son intervention du large des côtes espagnoles. Les retours sur... prestige sont désormais assurés dans le carnet de commandes de la prolifique société iséroise.

- 3 mars 2004..... Navire pollueur : Le procureur de la République à Brest (Finistère), François Nicot, a fixé à 250 000 euros le montant de la caution demandée à un navire portugais, dérotté hier soir sur Brest, soupçonné d'une pollution volontaire en mer. Le commandant du "Arroyofrio Dos" nie les faits qui lui sont reprochés, rejetant la faute sur un autre bâtiment qui naviguait en parallèle.
- 9 mars 2004..... Affaire Erika : Une peine de 12 à 18 mois de prison avec sursis est requise en appel à Rennes contre Alain Malardé, figure médiatique du combat pour les victimes de la marée noire de l'Erika, poursuivi pour avoir détruit la vitrine du bureau du Fipol (Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures) à Lorient.
- 9 mars 2004..... Loi Perben 2 sur les marées noires et pollutions maritimes qui porte l'amende à un million d'euros et la peine d'emprisonnement (capitaine) à dix ans. La sanction financière peut même atteindre une somme équivalente à la valeur du navire ou à quatre fois la valeur de la cargaison ou du fret transporté.
- 8 mai 2004..... Navire pollueur type marée noire : Le «TK Venice», un cargo battant pavillon maltais qui se dirigeait en Espagne, a été dérotté vers le port de Brest hier par la marine nationale pour une pollution volontaire dans la Manche. Le bâtiment a en effet été surpris jeudi 6 mai au matin, au large de Cherbourg, par un hélicoptère de la marine avec dans "son sillage immédiat une pollution maritime de 3,6 km de long".
- 13 mai 2004..... Environnement marin : Les députés français ont adopté, le 12 mai en première lecture, un projet de loi ratifiant un accord international pour la création d'un fonds d'indemnisation des pollutions marines, dit Fipol 2, de 662 millions d'euros. Son principe avait été adopté en 2003 par l'Organisation maritime internationale (OMI).
- 19 mai 2004..... Pollution maritime coupable : Le capitaine égyptien du «Nicholas M», un cargo battant pavillon de Saint-Vincent-et-Grenadines (Caraïbes), a été condamné hier à Brest à 150 000 euros d'amende pour pollution volontaire en mer. Le navire avait été survolé le 22 décembre 2003 par un avion des douanes à l'ouest de La Rochelle, avec dans son sillage une pollution de 2,5 km de long.
- 30 mai 2004..... Les bateaux pollueurs de plus en plus sanctionnés par la justice : Le tribunal correctionnel de Brest a condamné, mardi 18 mai, le commandant d'un minéralier à 150 000 euros d'amende pour une pollution par hydrocarbures. Depuis la loi du 15 avril 2003, les magistrats de cette instance ont jugé trois dossiers sur sept. Le tribunal correctionnel de Brest a donc condamné le commandant du «Nicholas-M», un minéralier battant pavillon Saint-Vincent et Grenadine, auquel il était reproché une pollution de 2,5 km de long sur 50 m de large, commise le 22 décembre 2003. Le 18 mai, les magistrats ont aussi consacré une audience au «Nova-Hollandia», cargo battant pavillon maltais soupçonné d'une pollution par hydrocarbures de 18 km de long sur 200 m de large, le 21 janvier 2004. Le parquet, représenté par Thierry Lescouarc'h, a réclamé à l'encontre du capitaine ukrainien Gennadiy Yurchenko une amende de 200 000 euros. Le délibéré sera rendu le 15 juin. Sept dossiers ont ainsi été traités ou vont l'être depuis que le tribunal de grande instance de Brest a vu, par la loi du 15 avril 2003, sa compétence étendue à la zone économique exclusive (ZEE), jusqu'à 200 milles nautiques des côtes. Ces dossiers illustrent le travail effectué entre la marine nationale et le parquet, la première constatant en mer, le second jugeant à terre. «La proximité facilite la compréhension mutuelle», estime Laurent Mérier, préfet maritime de l'Atlantique, en poste à Brest. Le dossier du «Pantokratoras», cargo battant pavillon chypriote, qui sera évoqué le 25 mai, sera particulier. Suspecté le 19 décembre dernier d'une pollution de 37 km de long sur une centaine de mètres de large, à 230 km de Penmarc'h, il avait alors quitté la ZEE. Les autorités françaises, qui ont coopéré avec les Espagnols, l'ont attendu à son retour. Pour le localiser et le dérouter, la marine a coordonné plusieurs avions et une frégate. D'après le préfet maritime de l'Atlantique, c'est le seul navire à n'avoir pas obtempéré en mer dans le cadre de la lutte contre la pollution. De surcroît, le Pantokratoras n'a pas honoré une amende prononcée en 2001 par le tribunal de grande instance de Paris. Le parquet de Brest a demandé une caution de 500 000 euros, le maximum réclamé jusqu'ici localement. Dans deux dossiers récents, celui du Méga-Express, qui assure la liaison Bastia-Nice, et celui du Nanda, un petit pétrolier, le parquet de Marseille, compétent pour la Méditerranée, a demandé une caution équivalente. Trois autres dossiers sont en cours dans cette juridiction. Un sixième, une pollution de faible importance, y a été jugé. Le parquet du Havre va traiter le cas du vraquier maltais «TK-Venice», suspecté de rejet illicite d'hydrocarbures en Manche. Il a été dérotté le 7 mai dans le rail d'Ouessant par la préfecture maritime de Brest au terme d'une coopération avec son homologue de Cherbourg. On constate une généralisation des demandes de caution, une pratique initiée à Brest. Par ailleurs, sur les sept dossiers du tribunal de cette ville, aucun des navires concernés n'est un pétrolier, type de bateau auquel est attaché le souvenir de marées noires. «Auparavant, une pollution était considérée comme un accident. Mais aujourd'hui, pour un citoyen, elle est devenue insupportable», note le vice-amiral Mérier. Autre tendance : l'augmentation du nombre de parties civiles. Elles étaient huit mardi 18 mai, un record. Ce même jour, devant le tribunal, l'association Vigipol, qui a pris la suite du syndicat mixte créé après le naufrage de l'Amoco-Cadiz, a apporté une benne de 5,5 tonnes de déchets collectés dans une dizaine de communes du nord de la Bretagne, suite à une pollution intervenue entre les 9 et 11 février, sans que l'auteur en soit connu. Une façon de montrer qu'une pollution orpheline a un coût pour les collectivités. On ne sait comment évolueront les montants des cautions demandées. Le maximum permis aujourd'hui est d'un million d'euros. Or réclamer une forte somme n'est pas sans risques.



Un armateur peut être tenté d'abandonner son bateau, qui restera alors à la charge des contribuables français. Pour l'heure, cela n'a pas été le cas, et les cautions ont même été vite payées à Brest. Par ailleurs, à deux reprises, le jugement du tribunal a été publié, notamment dans le Llyod's Register, une publicité dont ne raffole pas le monde maritime. Dans le cas du porte-conteneurs Voltaire, dont le commandant et l'armateur allemands ont été condamnés à payer solidairement 100 000 euros, l'affrèteur français CMA-CGM s'est retourné contre le second pour atteinte à son image. Tant pour le Voltaire que pour le cargo bulgare «Dobrudja», dont le commandant a été condamné à Brest à une amende de 200 000 euros, des appels sont en cours à Rennes. Les futurs jugements sont très attendus à Brest car ils fonderont la jurisprudence. «On est sur Je fil du rasoir, tout peut être remis en cause», commente Dominique Le Boudier, juriste à Vigipol.

30 mai 2004..... François Nicot, procureur obstiné de la lutte antipollution dans les mers : Le procureur de Brest a accédé à la notoriété en mars 2002. En exigeant le versement d'une caution pour qu'un navire suspecté de pollution puisse reprendre sa route, François Nicot, 57 ans, a changé la donne : jusque-là, les amendes fixées par les tribunaux n'étaient jamais payées. Le procureur de Brest s'est ainsi assuré de récupérer l'argent en cas de condamnation, et de voir comparaître à l'audience les commandants suspectés de déballastages illicites. «On notifie l'immobilisation du navire au capitaine mais on sait que ce n'est pas lui qui paie. On n'a pas connaissance de ce qui se passe entre lui et l'armateur, mais c'est le seul moyen d'être dissuasif», estime M. Nicot. Ce magistrat n'a pas attendu d'être nommé à Brest pour découvrir les pollutions maritimes. Auparavant en poste au parquet de Paris, il y était seul compétent sur ces dossiers. «L'approche n'était pas la même», indique-t-il. Les naufrages de l'Erika et du Prestige - pour lequel il a ouvert une information judiciaire - ont transformé le paysage. Quimpérois d'origine, profondément marqué par l'Amoco-Cadiz en 1978, M. Nicot ne semble pas gêné par l'attention que lui portent aujourd'hui les médias. «L'autorité publique a intérêt à faire connaître ses actions. C'est aussi dissuasif pour les capitaines et les armateurs...» De sa confrontation à ces affaires de pollution, François Nicot, homme courtois et plutôt rieur, conclut : «On a des interrogations sur la responsabilité de la chaîne de fonctionnement (entre armateur et commandant).» M. Nicot ne révèle rien de plus sur un monde maritime qu'il juge «pas transparent». Il assure, en revanche, n'avoir pas subi de pressions démesurées. «Tout juste l'insistance de représentants d'armateurs pour que leurs navires soient libérés le plus vite possible.» Conscient d'un certain agacement de la corporation des capitaines qui a le sentiment d'être montrée du doigt, il insiste sur l'importance de la preuve : «En mer, la photo s'interprète, si les présomptions ne sont pas suffisantes, on ne poursuit pas.» Même si sept navires font déjà l'objet de procédures depuis que la compétence du tribunal de Brest a été élargie à la zone économique exclusive, le procureur reste réservé : «Si les Etats européens ne coopèrent pas, la lutte sera moins efficace.» Et d'insister, concernant la zone de responsabilité partagée avec la marine nationale : «Une approche commune entre elle et nous est le gage de l'efficacité.» «Etre déterminé à poursuivre les pollueurs, ajoutez-il, c'est donner des réponses judiciaires systématiques et suivies d'effets.»

6 juin 2004..... Deux navires suspectés de pollution détournés vers Brest : Un navire transporteur de gaz, battant pavillon de Panama, le «Gaz-Venezia», suspecté de pollution volontaire au large de la Bretagne, a été dérouté vers Brest, vendredi soir 4 juin, sur ordre du procureur de la République du port du Finistère. Il venait de Libye et se dirigeait vers Rotterdam. Un avion des douanes l'avait surpris laissant dans son sillage une traînée d'hydrocarbures. Le 2 juin, un autre navire transporteur de gaz, le «Moritz-Schulte», immatriculé à l'île de Man, avait subi le même sort et, avant de repartir, l'armateur avait dû acquitter une caution de 300 000 euros. Le commandant polonais du Moritz-Schulte devrait comparaître devant le tribunal correctionnel de Brest le 12 octobre.

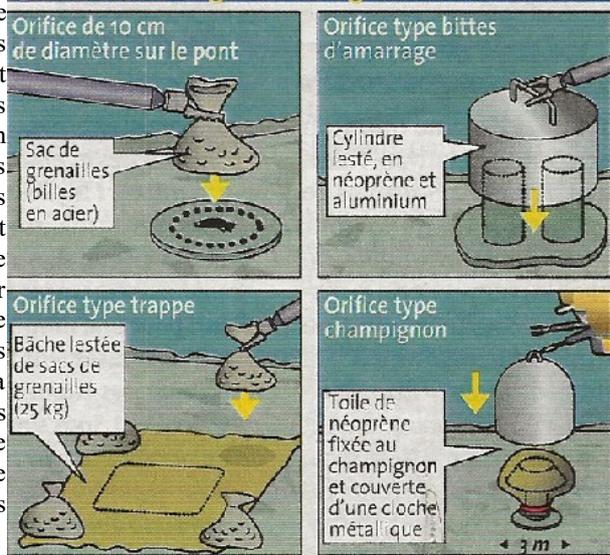
14 juin 2004..... Affaire Erika : La cour d'appel de Paris annule la mise en examen pour «mise en danger d'autrui» et «complicité de pollution» de l'Autorité maritime de Malte (AMM) et de son directeur exécutif, Lino Vassalo, responsables de la délivrance du pavillon de l'Etat maltais au pétrolier Erika, dont le naufrage avait causé une vaste marée noire au large des côtes bretonnes, en décembre 1999. L'AMM est une «émanation» de l'Etat maltais et, à ce titre, lorsqu'elle délivre un pavillon, elle est couverte par «l'immunité de juridiction» des Etats, a jugé la cour d'appel.

17 juin 2004..... La justice ne pourra pas poursuivre Malte pour sa responsabilité-dans la marée noire de l'«Erika». «Les États abritant des pavillons de complaisance ont encore de beaux jours devant eux, puisqu'on ne peut les poursuivre»: l'avocate Corinne Lepage résume bien l'avis général des parties civiles du dossier de l'Erika, après l'arrêt rendu le 14 juin par la chambre de l'instruction de la cour d'appel de Paris. Celle-ci avait été saisie de la décision de mise en examen de l'autorité maritime de Malte et de son directeur, Lino Vassalo, qui avaient délivré l'immatriculation du pétrolier. Celui-ci a coulé le 12 décembre 1999 au large du Finistère, provoquant une très importante marée noire. La juge d'instruction Dominique de Talancé avait mis en examen M. Vassalo et son organisme pour «mise en danger de la vie d'autrui» et «complicité de pollution», l'organisme ayant selon elle immatriculé le navire alors que son état était pour le moins imparfait. Mais la cour d'appel a estimé que l'autorité maritime «dispose de prérogatives de puissance publique démontrant qu'elle est une émanation de l'Etat de Malte». A ce titre, elle doit «bénéficier de l'immunité de juridiction reconnue à l'Etat de Malte». Décevante pour les victimes de la pollution, la procédure n'en constitue pas moins une première juridique, puisqu'un Etat n'avait encore jamais été mis en cause en tant que tel par la justice d'un autre



Etat dans une affaire de pollution maritime. La pression monte progressivement autour des Etats de complaisance pour qu'ils soient reconnus responsables de leur défaillance à contrôler les navires qu'ils immatriculent. «Mais le recours à l'immunité diplomatique, dans une procédure pénale, était assez prévisible, déplore Emmanuel Ludot, un autre avocat impliqué dans le dossier de l'Erika. Il est peut-être préférable de poursuivre les Etats au civil, où cette protection est moins possible. » Il a donc, au nom de deux syndicats conchylicoles, assigné l'Etat espagnol en juillet 2003 devant le tribunal de Rochefort, en demandant qu'il soit condamné à réparer le préjudice causé par sa mauvaise gestion du naufrage du Prestige, qui avait sombré au large de la Galice (au nord-ouest de l'Espagne). Une autre voie de droit pour mettre en cause les Etats pourrait être le recours au Tribunal international de la mer, basé à Hambourg. Mais celui-ci ne peut être saisi que par les Etats. On ignorait, mardi 15 juin, si le gouvernement français envisageait un recours contre Malte devant la cour internationale. Un observateur fait cependant remarquer qu'au lendemain de l'élargissement il serait malvenu pour la France d'attaquer un des nouveaux entrants. L'échelon européen pourrait alors être l'instrument d'implication des Etats fautifs : mais le 11 juin, le conseil des ministres européens des transports, réuni à Luxembourg, a adopté une version allégée du projet de directive sur la pollution maritime, n'imposant pas formellement aux Etats membres d'instaurer des sanctions pénales pour punir les infractions conduisant à des marées noires. Pendant encore assez longtemps, les Etats resteront donc protégés de toute mise en cause en cas de marée noire. «Tout concourt aujourd'hui à exonérer les uns et les autres de leurs responsabilités, dit Jacques Mangold, de Vigipol, une association de collectivités locales bretonnes exposées aux risques du transport maritime. Ce qui est certain, c'est qu'il y en a qui paient: les populations littorales ». Les voies de droit ouvertes restent nationales. Dans le cas de l'Erika, la compagnie Total reste parmi les principales personnes morales mises en cause. La juge d'instruction a clos son dossier. Les différentes parties attendent les réquisitions du parquet.

Le colmatage des vingt fissures



26 juin 2004..... Les exploits sous-marins du «Nautile » sur le pétrolier Prestige : Après la catastrophe du Prestige, les autorités espagnoles ont demandé l'intervention de l'Institut français de recherches pour l'exploitation de la mer (Ifremer) et de son sous-marin de poche, le Nautile. Ce dernier, piloté par un équipage de trois personnes, est descendu le 2 décembre 2002 à proximité de l'épave, gisant par 3800 mètres, pour vérifier son état et évaluer le volume des fuites de fioul (125 tonnes/jour). Ensuite, le sous-marin a effectué, entre décembre 2002 et février 2003, trente-six plongées totalisant 140 heures de travail, pour colmater les vingt fissures répertoriées et ramener le volume de ces fuites à 2 tonnes/jour. Une ultime mission de contrôle de l'épave par le Nautile, menée entre le 25 mai et le 4 juin 2003, a montré que ces obturations tenaient bon, mais que 700 kilos d'hydrocarbures s'échappaient encore chaque jour du Prestige.

26 juin 2004..... Plus d'un millier de tonnes de fioul récupérées dans l'épave du Prestige, mais les cuves du navire libérien contiennent encore 13 000 m³ d'hydrocarbures. Malgré le colmatage de la coque, des produits s'échappent toujours du bateau. Ils font l'objet d'opérations de pompage qui dureront jusqu'à l'automne. Quelque 1 300 tonnes de fioul ont d'ores et déjà été récupérées dans les soutes du Prestige par la compagnie pétrolière espagnole Repsol-YPF lors d'une opération d'envergure menée dans l'Atlantique, par 3 800 mètres de fond, sur l'épave du pétrolier libérien. Première technologique à une telle profondeur, cette vidange contrôlée des cales du navire, dont l'épave repose, brisée en deux, sur le fond de l'océan, doit se poursuivre jusqu'à l'automne, à 153 milles (283 kilomètres) à l'ouest des côtes de la Galice (nord-ouest de l'Espagne). Il s'agit de récupérer environ 90% des 13 089 m³ de fioul lourd demeurant dans les réservoirs de la proue du navire, naufragé le 19 novembre 2002. Et cela avant que la corrosion ne provoque des fissures dans la coque et n'en fasse à nouveau une bombe à retardement pour l'écologie du littoral atlantique. Quelque 2 600 kilomètres de côtes espagnoles et françaises ont déjà été souillées par les 64000 tonnes de fioul déversées en mer lors du naufrage de ce pétrolier. Le navire avait coulé au terme de six jours d'errance dans l'Atlantique, auxquels l'avait condamné l'administration espagnole, en croyant pouvoir se débarrasser de cet intrus polluant et indésirable. L'opération est préparée depuis un an par Repsol-YPF, qui dispose d'un budget de 69,8 millions d'euros auxquels il faut ajouter les 31,5 millions d'euros des travaux préalables réalisés en 2003. Elle a consisté à percer la coque grâce à un procédé de hot tapping, c'est-à-dire un forage sous pression évitant de créer d'éventuelles fuites, et à placer cinq valves doubles sur quatre réservoirs, dont deux sur le compartiment P1, le plus rempli avec 5081 m³ de fioul. Ensuite, de grands réservoirs cylindriques ressemblant à des modules spatiaux - 23 mètres de long, 5,4 mètres de diamètre - sont immergés à la verticale jusqu'à 1 mètre de la proue du Prestige, au fond de la mer. Fabriqués en aluminium par le constructeur naval galicien Aister, basé à Vigo, ces imposants réservoirs rigides, à la structure renforcée et munis d'un système de flottabilité, ont une capacité totale de 350 m³ et permettent, selon Repsol-YPF, de récupérer à chaque immersion quelque 250 tonnes de fioul. Pas davantage, pour des raisons de sécurité. Une fois le



réservoir situé à la verticale au-dessus de l'épave, une contre-porte s'ouvre dans le bas du cylindre et un robot, spécialement conçu pour travailler à une telle profondeur, tourne la valve qu'il domine après que le réservoir a été stabilisé. La densité du fioul, plus faible que celle de l'eau de mer, fait le reste: un flux noir, d'environ 70 centimètres de diamètre, rendu visqueux par les conditions de température (de 3 à 5°C) et de pression remonte alors naturellement dans le réservoir. Lorsque 250 tonnes environ ont été ainsi récupérées, la valve, puis la contre-porte se referment et le réservoir, délesté, remonte vers la surface jusqu'à une profondeur de 40 à 50 mètres. Là, un autre robot fixe un tube flexible sur une valve située sur le haut du réservoir et le pompage vers le navire de stockage Odin de la compagnie pétrolière norvégienne Statoil, venu en renfort, peut commencer. A la surface, un autre navire affrété par Repsol-YPF, le Polar-Prince, de la compagnie Sonsub (filiale de Saipem et du groupe italien ENI), dirige les opérations, accompagné de quatre remorqueurs chargés d'acheminer les réservoirs cylindriques et de mettre en place un dispositif antipollution pour pallier la moindre fuite. C'est le même processus d'immersion, remplissage, remontée et pompage qui, mis en œuvre et testé à quatre reprises sur les quatre cuves de la proue, a permis de récupérer quelque 1 300 tonnes de fioul. Actuellement, deux réservoirs cylindriques sur les cinq prévus sont opérationnels. Un troisième est attendu sur le lieu du naufrage début juillet. Le remplissage d'un réservoir cylindrique dure entre six et sept heures, mais, précise une porte-parole du commissariat du gouvernement espagnol pour le Prestige, «cela prendra plus de temps au fur et à mesure que les soutes du Prestige se videront, jusqu'à deux ou trois jours, à la fin de l'opération». Pour cette raison, les immersions, une cinquantaine au total, devront se poursuivre jusqu'en octobre avant que les centaines de tonnes de fioul restant encore dans l'épave ne soient traitées par un processus de «bioremédiation». Celui-ci est destiné à accélérer le processus de biodégradation naturelle du fioul dans l'eau de mer par l'addition d'un fertilisant NPK (azote, phosphore et potassium). L'emploi de ce dernier permet, selon Repsol-YPF, une réduction du volume d'hydrocarbures de plus de 30% en huit semaines. Et ce pour des concentrations de fioul de 1% dans l'eau de mer de l'épave, dans des conditions d'obscurité et à une température de 10°C. Cette méthode sera également utilisée pour traiter les 711 m³ de fioul se trouvant encore dans la poupe du navire, car cette quantité n'est pas jugée suffisante pour justifier un dispositif aussi complexe que pour celui de la proue. Si ces grands travaux permettent d'éviter un nouveau risque de pollution du littoral, ce sera un exploit technologique. Mais il ne pourra faire oublier l'erreur de l'ex-gouvernement de José Maria Aznar, qui en envoyant ce navire poubelle au large au lieu de l'amener rapidement près du littoral ou dans un port pour que ses cuves soient pompées de leur poison, a pris le risque d'une pollution majeure des côtes de la Galice et du sud-ouest de la France.

- 29 juin 2004..... Pollution maritime : Le tribunal correctionnel de Brest prononce une peine d'amende de 350 000 euros à l'encontre du capitaine roumain du Pantokratoras, un cargo battant pavillon chypriote reconnu coupable de rejet d'hydrocarbures.
- 17 juillet 2004..... Pollution maritime : Après le versement d'une caution de 300 000 euros, le porte-conteneurs «OPDR-Casablanca» battant pavillon des îles Canaries soupçonné de pollution le 12 juillet au large de la Bretagne a été autorisé à quitter le port du Havre aujourd'hui.
- 27 juillet 2004..... La France doit justifier ses aides pour la catastrophe de l'Erika. Bruxelles pourrait exiger un remboursement des sommes perçues. La France a deux mois pour justifier auprès de Bruxelles les aides qu'elle a versées à ses pêcheurs et ses conchyliculteurs après la marée noire causée par l'Erika, qui avait souillé 400 km de côtes, et les tempêtes de la fin 1999. "Nous avons reçu mardi dernier une lettre de 40 pages de Bruxelles nous demandant de justifier ces aides. La direction des Pêches est en train d'expertiser ce document avant que nous fassions part, dans les deux mois, à la Commission de Bruxelles de nos observations" a déclaré un responsable de ce dossier au ministère de la Pêche. Le ministère souligne que les remarques de Bruxelles sur d'éventuelles aides injustifiées de Paris à ses pêcheurs et à ses conchyliculteurs ne portaient que sur une partie des sommes versées. Un éventuel remboursement des sommes perçues qui serait exigé par Bruxelles ne porterait donc que sur une partie de ce montant. Le gouvernement français aurait attribué au total 42,3 millions d'euros d'aides diverses suite à la catastrophe écologique.
- 1 septembre 2004..... Pollution maritime : Le capitaine d'un navire soupçonné de pollution volontaire au large de l'île d'Yeu, en Vendée, devra verser 250 000 euros de caution s'il veut être autorisé à quitter Bayonne où, son vraquier a été dérouté. Le «Silver Pearl», qui transportait des blocs de granit vers la Norvège, a dû accoster hier matin à Bayonne après avoir été repéré la veille par un avion de la Marine nationale avec dans son sillage, une pollution par hydrocarbures de 20 km de long sur 30 mètres de large.
- 14 septembre 2004..... Pollution maritime : Des gendarmes maritimes du Havre sont montés à bord du pétrolier «Atlantic-Hero», le 11 septembre, à la demande du parquet de Brest, qui avait ordonné l'interception du navire par la marine nationale. Le bateau, battant pavillon panaméen, est soupçonné d'avoir causé une pollution au large de la Bretagne et il ne pourra repartir du port normand qu'après paiement d'une caution de 300 000 euros.
- 18 septembre 2004..... Cargo chypriote pollueur : L'«Atlantis Charm», cargo vraquier battant pavillon chypriote, a été dérouté hier sur le port de Brest par la marine française. La veille au soir, il avait été surpris en "forte suspicion de pollution" par un avion de la marine: il avait dans son sillage une nappe de 15 km de long sur 25 mètres de large.
- 23 septembre 2004..... Pollution maritime : Le «MSC Rhône», un porte-conteneur battant pavillon panaméen soupçonné de pollution maritime par hydrocarbures, a été dérouté vers Brest (Finistère), où il était hier en début d'après-midi. Une pollution par hydrocarbures de 30 kilomètres de long sur 300 mètres de large avait été repérée dans le sillage du MSC Rhône le 21 septembre après-midi par un avion Falcon 50 de la marine nationale, au large de la pointe de Penmarc'h.



- 6 octobre 2004..... Amende salée pour le capitaine et l'armateur d'un porte-conteneurs battant pavillon panaméen, le "MSC Nicole". Ils ont été condamnés hier à Brest à 250 000 euros d'amende pour pollution volontaire par hydrocarbures. Le navire avait été surpris le 13 août 2001 au large des côtes bretonnes avec une traînée de 40 km de long sur 200 mètres de large dans son sillage.
- 17 octobre 2004..... Pollution maritime : Le parquet de Brest a fixé à 230 000 euros le montant de la caution que devra verser le commandant du «Kapitonas Kaminskas », un vraquier lituanien soupçonné de pollution volontaire en mer au large du Finistère. Le navire avait été repéré le 15 octobre par un avion de la marine nationale avec, dans son sillage, une nappe d'hydrocarbures de 7,5 km de long sur 150 mètres de large.
- 26 octobre 2004..... La Grèce, Malte et Chypre bloquent à Luxembourg un accord européen sur les sanctions pénales pour les actes de pollution maritime. Au risque de remettre en cause la législation sur la sécurité maritime voulue par l'UE après la catastrophe du Prestige au large de la Galice en novembre 2002.
- 27 octobre 2004..... Pollution maritime : Le capitaine et l'armateur d'un pétrolier battant pavillon maltais, le «Concordia One », ont été condamnés hier à Brest à 140 000 euros d'amende pour pollution volontaire par hydrocarbures.
- Novembre 2004..... Affaire de l'Erika, abandon des poursuites. Le souvenir du naufrage de l'Erika s'éloigne... et les procès aussi ! La cour d'appel de Paris a estimé en juin dernier qu'elle n'était pas compétente pour procéder à l'inculpation de l'autorité maritime maltaise qui avait délivré le pavillon de complaisance à l'Erika, cet organisme étant un organisme d'Etat, mis en examen initialement pour «complicité de pollution », les poursuites sont donc abandonnées. Seul un recours de l'Etat français devant l'ONU est théoriquement possible, mais Malte faisant maintenant partie de l'Union européenne, un tel recours est peu vraisemblable. Malte pourra donc tranquillement continuer à bénéficier de la manne des pavillons de complaisance.
- 18 novembre 2004..... Les dégâts du «Prestige» ne sont toujours pas soldés. La force d'inertie d'une organisation internationale n'a d'égale que celle d'un pétrolier. Deux ans après le naufrage du Prestige, le 19 novembre 2002 au large de la Galice, près de cinq ans après celui de l'Erika, le 12 décembre 1999 au large de la Bretagne, le dédommagement des victimes des futures marées noires devrait être enfin réévalué. Ces deux catastrophes économiques et écologiques avaient montré l'insuffisance du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Fipol). Quelque 170 millions d'euros avaient ainsi été alloués pour réparer les dégâts du Prestige, ce qui ne couvrait que 15% du coût réel du sinistre. «Il faut admettre que c'est un taux dérisoire », reconnaît Mans Jacobsson, administrateur du Fipol. La grogne des victimes avait poussé les 85 Etats qui participent au budget du Fipol à envisager de porter l'indemnisation à environ 880 millions d'euros. La décision avait été prise officiellement le 16 mai 2003, à Londres. Mais pour entrer en vigueur, le nouveau protocole devait être ratifié par huit pays au moins, totalisant 450 millions de tonnes d'importation de pétrole. Les procédures ont traîné en longueur. Six pays, dont la France, ont à ce jour apposé leur signature. L'Allemagne devrait signer dans quelques jours et l'Espagne, retardée par le changement de gouvernement, s'apprête à le faire d'ici quinze jours. Selon M. Jacobsson, le protocole pourrait alors entrer en vigueur en mars 2005. Le «patron» du Fipol a, par ailleurs, annoncé que la procédure d'indemnisation des victimes de l'Erika touchait à sa fin. 95% des demandes ont été examinées. L'Etat français, qui s'était placé en avant-dernière position dans la liste des bénéficiaires derrière les particuliers, les entreprises et les collectivités locales - mais devant TotalFinaElf, l'affréteur - a déjà reçu 16 millions d'euros et devrait retrouver une petite partie des 144 millions engloutis dans la catastrophe. TotalFinaElf, qui a déboursé 180 millions, n'a en revanche guère de chance de recouvrer le moindre centime. Les demandes d'indemnisation des victimes françaises du Prestige (hors Etat) ne dépassent pas 22 millions d'euros. La faiblesse du taux d'indemnisation proposé - 15% - a sans doute dissuadé les victimes d'entamer les lourdes procédures auprès du Fipol. Seuls 330 particuliers, entreprises ou collectivités ont déposé une demande. L'Etat chiffre, lui, à 67 millions d'euros ce qu'il a dû déboursier pour le nettoyage des plages en Aquitaine quand l'Espagne (Etat et communauté autonome de Galice, notamment) réclame 934 millions. Le Prestige transportait environ 77 000 tonnes de pétrole. Quelque 64 000, estime-t-on, se sont déversées dans la mer et 13 000 ont été pompées dans l'épave. L'augmentation des indemnités du Fipol, fixées par les pays mais payées par les groupes pétroliers, devrait inciter ces derniers à prendre plus de précaution dans le choix des pétroliers qui transportent leurs produits. Mais de nombreux pays comme la Russie ou les Pays baltes, d'où venait par exemple le Prestige, refusent toujours d'accepter ces nouvelles contraintes. Mans Jacobsson se veut cependant d'un optimisme mesuré. «A mon avis, depuis quarante ans, la sécurité maritime s'est améliorée, affirme-t-il. Mais il y a clairement des sociétés qui ne prennent pas suffisamment leurs responsabilités. »
- 7 janvier 2005..... Le pétrolier Prestige était en "très mauvais état" : C'est un quotidien grec qui révèle l'information. Selon ce quotidien grec, l'équipage du pétrolier Prestige avait prévenu la société de classification maritime américaine ABS, les autorités et les armateurs de l'existence de dégradations du navire trois mois avant l'accident qui avait pollué les côtes espagnoles et françaises. Le journal cite un fax envoyé le 15 août 2002, "par le commandant grec de l'époque Straus Kostazos ou le deuxième mécanicien philippin", à l'ABS et "à tout intéressé" faisant état de neuf "faiblesses". Et notamment: "un très mauvais état" de chaudières d'appoint absolument non sûres, la présence de fissures et de corrosion sur des poutres d'une cuve du navire, un défaut de pression de la pompe d'urgence pour incendie, un problème mécanique sur une pompe de chargement de pétrole, de nombreuses traces d'usure, des tuyaux brisés dans les cuves. Le 19 novembre 2002, le Prestige avait sombré au large de la Galice, polluant 2 600 kilomètres de côtes.



10 janvier 2005..... La justice fait son retour sur une marée noire : Débats d'experts sur l'Erika. Le parquet général de Paris se déclare favorable à une nouvelle expertise dans l'enquête sur le naufrage du pétrolier, une mesure qui retarderait de plusieurs années la tenue d'un procès. C'est au cour d'une audience à huis clos que le parquet général a pris cette position devant la chambre de l'instruction de la cour d'appel qui a débuté à 16 h et se poursuivait en fin d'après-midi. Au cœur de ce débat d'experts sur les causes du naufrage de l'Erika, qui avait entraîné en décembre 1999 une gigantesque marée noire au large des côtes bretonnes, se joue le sort judiciaire de l'affrèteur Total, mis en examen pour «complicité de mise en danger de la vie d'autrui et pollution maritime ». Une première expertise ordonnée par le juge d'instruction Dominique de Talancé concluait que le sinistre était lié à des fissures sur le pont, décelables lors des contrôles que l'affrèteur, en l'espèce Total, a l'obligation de réaliser. Courant mai 2004, alors que l'enquête était officiellement terminée, Total avait versé au dossier un «pré-rapport d'étape » réalisé par des experts commis par le tribunal de commerce de Dunkerque, le port de départ du pétrolier qui devait rallier Livourne (Italie). Ces experts parvenaient à des conclusions opposées à celles du dossier d'instruction, estimant notamment qu'une corrosion au niveau de la cuve avait provoqué le sinistre en entraînant une voie d'eau sous le niveau de la mer. Or cette corrosion ne pouvait selon eux être décelée par les inspecteurs chargés par l'affrèteur de contrôler le bon état du navire, d'où sa mise hors de cause. Sur le fondement de ce nouvel avis, le parquet de Paris avait demandé au juge d'instruction une nouvelle expertise, ce qui avait été refusé fin juin. "C'est une manœuvre dilatoire de Total qui est parfaitement scandaleuse et qui, si Total obtient gain de cause, retarderait de trois à quatre ans le procès alors que les victimes de la pollution attendent depuis 1999 leur indemnisation", réagit le président de la confédération maritime Alain Malardé. Dans son ordonnance de refus, le juge estime qu'il serait "pour le moins hasardeux de penser qu'une nouvelle expertise pourra surmonter les contradictions entre les experts dans un dossier de cette complexité" et qu'il "appartiendra au tribunal et à lui seul d'arbitrer et de décider". Par ailleurs, la cour d'appel examinait le sort des quatre militaires mis en examen, pour lesquels le parquet général demande un non-lieu, suivant la position du parquet de Paris et contre l'avis du juge d'instruction. Si la cour d'appel de Paris, qui a mis sa décision en délibéré, devait donner raison au parquet, l'instruction serait relancée pour de longs mois. Si, en revanche, la position du juge d'instruction était retenue, l'enquête serait de nouveau officiellement terminée, laissant entrevoir la tenue rapide d'un procès. A moins que Total ne forme un pourvoi en cassation.

21 février 2005..... La justice se prononce sur la réouverture du dossier du naufrage de l'«Erika». Une dizaine de rapports ont tenté d'en élucider les causes. La cour d'appel de Paris doit décider de l'éventuelle poursuite de l'instruction. Les juges de l'île de la Cité ne sont pas forcément gens de mer. La cour d'appel de Paris devra pourtant trancher un litige qui oppose capitaines au long-cours, ingénieurs navals et autres bourlingueurs de la marine marchande. Sollicitée par le parquet, elle devra décider, ou non, de la réouverture pour une durée indéterminée de l'instruction sur le naufrage de l'Erika, bouclée en mars 2004 par la juge d'instruction Dominique de Talancé et qui s'est conclue par dix-huit mises en examen. Les magistrats seront, entre autres, appelés à dire s'il faut demander une nouvelle expertise sur les circonstances du naufrage du pétrolier maltais, le 12 décembre 1999, au large de la Bretagne. Près d'une dizaine de rapports ont déjà tenté d'établir la chronologie des faits et les responsabilités. Ils se contredisent sur de nombreux points. Figurent notamment les conclusions rendues en 2001 et 2002 par les commandants Philippe Clouet et Lucien Bekourian ou par l'architecte naval Dominique Paulet. S'ajoutent l'enquête administrative du bureau-enquête-accident (BEA-mer), publiée en décembre 2000, et une note d'étape déposée en mai 2004 par l'expert Jean-Paul Christophe devant le tribunal de commerce de Dunkerque (Nord), également saisi du dossier. Ces multiples expertises divergent. Les rapports de MM. Paulet, Bekourian et Clouet concluent à une vigilance insuffisante des inspecteurs de la compagnie pétrolière lorsqu'ils ont donné leur agrément à l'Erika. Ils font valoir que Shell, BP ou ExxonMobil se sont montrés plus circonspects sur l'état du navire. «La qualité du filtrage opéré par Total (...) se situait à un niveau moindre que celui des autres majors pétrolières », écrit M. Bekourian. Le navire était «de fait "non acceptable", c'est-à-dire potentiellement dangereux », estime M. Clouet. Le BEA-mer constate que l'affrèteur a «bien mis en œuvre un dispositif d'inspection avant prise en charge ». Mais il note également que la compagnie pétrolière aurait pu adopter «des critères plus rigoureux »dans sa sélection. Jean-Paul Christophe exonère la compagnie. Il estime que les inspecteurs de Total ne pouvaient déceler la fragilité des structures du navire. Il assure que les opérations de chargement dans le port de Dunkerque ont été correctement effectuées. Il considère en outre que Total «n'a eu aucune influence sur le déroulement des événements qui ont abouti à la perte de l'Erika ». Cette dernière conclusion est en contradiction avec un rapport de Martine Rémond-Gouilloud, professeure de droit maritime, qui estime que la compagnie s'est investie dans la conduite du navire avant son naufrage, jusqu'à devenir «le maître d'œuvre de l'ensemble des opérations de transport maritime de ses produits .» Jean-Paul Christophe constate cependant que la compagnie a signé un contrat contraignant avec son client Enel, lui promettant la livraison de 200 000 tonnes de fuel lourd avant le 31 décembre 1999, sous peine d'une astreinte de 3 dollars par tonne manquante. Pour respecter son engagement, Total se devait de trouver d'urgence un bateau à affréter pour les 30 000 tonnes qui lui restaient à livrer. Seul l'Erika était disponible. Afin d'éviter des pénalités, Total n'a-t-il pas négligé certaines règles de prudence ? «On ne peut pas reprocher à une société d'honorer ses contrats, elle a le devoir de les respecter », estime Me Daniel Soulez-Larivière, avocat de Total. MM. Paulet et Clouet situent la faiblesse initiale sur le pont. «Le mauvais état de la structure du pont, en raison de réparations insuffisantes et de corrosion, semble établi », assure M. Paulet. Jean-Paul Christophe et les experts du BEA-mer estiment que la déchirure initiale s'est produite dans la paroi entre une citerne et un ballast à tribord. Une brèche s'est ensuite produite dans le flanc du navire. Le travail de la tempête a mis à mal l'armature en acier du bateau, qui s'est finalement brisée. Cette variation du scénario est d'importance. Sur le pont,



le vice est apparent. Dans les soutes, il est caché. Sur le pont, inspecteurs et marins auraient dû détecter le problème lors des visites de routine. Dans le ventre du bateau, c'était plus difficile. Le rapport Clouet suggère que le commandant Karun Mathur, mis en examen, n'a pas respecté les procédures, a dissimulé les fuites de cargaison à la mer et a par trop sollicité le bateau en mettant le cap sur le port de Donges (Loire-Atlantique). Jean-Paul Christophe note quelques erreurs d'analyse, mais les justifie par les conditions météorologiques exécrables. Il conclut que cela «n'a eu aucune influence sur le déroutement des événements qui ont abouti à la perte de l'Erika ». Le BEA-mer, non plus, «n'a pas relevé de déficit notable» dans la gestion de l'équipage. Et d'affirmer: «L'état du navire et sa dégradation rapide dans les dernières heures ont été tels que rien ne permettait d'éviter la catastrophe». Des arguments repris par Me Michel Quimbert, avocat de M. Mathur, qui critique dans le rapport Clouet «la volonté de construire de toutes pièces des accusations ». L'état général du navire est un des rares points sur lesquels les opinions concordent, pour l'essentiel. «La perte totale de l'Erika est imputable à une défaillance de la structure du navire », note le BEA-mer. La corrosion qui avait réduit de plusieurs millimètres l'épaisseur des tôles, les réparations, l'âge du navire, sont unanimement soulignés. «La thèse du naufrage inéluctable n'est pas fondée », estime MM. Paulet et Clouet. Mais la désignation des responsables, parmi les dix-huit mis en examen, devrait encore être l'objet de bien des batailles.

21 février 2005..... La cour d'appel de Paris s'oppose à une nouvelle expertise sur le naufrage de l'«Erika ». La perspective d'un procès se rapproche. L'instruction de l'Erika, bouclée en mai 2004, ne sera pas rouverte. De manière lapidaire, la cour d'appel de Paris rejette la demande du parquet qui estimait nécessaire d'établir une nouvelle expertise sur les conséquences du naufrage. Une telle demande pouvait retarder de plusieurs mois, voire de plusieurs années, la tenue d'un procès espéré par les victimes de la marée noire depuis plus de cinq ans. Il leur faudra faire encore montre de patience. Sauf pourvoi en cassation, le parquet a désormais trois mois pour rendre ses réquisitions. Puis la juge Dominique de Talancé pourra rédiger l'ordonnance de renvoi devant un tribunal correctionnel. Restera alors à trouver dans le calendrier judiciaire une place pour ce qui s'annonce comme un long débat. Les parties civiles se réjouissent de la décision de la cour d'appel. Me Corinne Lepage dénonce «une tentative de manœuvre menée par le parquet ». «Que Total use de procédés dilatoires, on peut l'admettre, mais de la part du parquet, c'est choquant », assure-t-elle. L'avocate ne comprend pas la nécessité d'une nouvelle expertise : «Ce bateau était une poubelle, tout le monde le dit». «Il y avait accord sur la dangerosité du pétrolier » estime également Me Alexandre Varaut. «Le dossier ne se résume pas à des problèmes d'experts sur les torsions ou sur le calcul de la résistance des métaux, ajoute-t-il. Peu importe les considérations techniques. Le procès devra se concentrer sur la cause essentielle du naufrage. » De son côté, Total, un des dix-huit mis en examen, «prend acte » et insiste sur le fait qu'elle n'est pas à l'origine de la demande déposée devant la cour d'appel et examinée à huis clos le 10 janvier. La compagnie «constate que le parquet, responsable de la poursuite, a estimé que les causes du sinistre n'étaient pas élucidées et que, par voie de conséquence, les responsabilités n'étaient pas suffisamment ou correctement établies», Elle rappelle avoir dépensé 200 millions d'euros à la suite du naufrage du pétrolier maltais, notamment dans le pompage du fuel resté dans les cuves. Ce nota bene vise à calmer le vent de fronde, né le 17 février, quand l'entreprise a annoncé un bénéfice record de 9 milliards d'euros. La nouvelle a inspiré les commentaires peu amènes de certains responsables politiques. «Ces bénéfices sont un sujet de scandale, ils devraient être en partie consacrés à la création d'un fonds qui viendrait compléter l'indemnisation partielle des victimes de l'Erika », estime Philippe de Villiers, président du conseil général de Vendée. «Total doit assumer toute sa responsabilité, et la meilleure manière est de concourir à régler financièrement les dégâts. Nous pouvons demander un peu de civisme à cette entreprise qui a largement les moyens de payer », a affirmé Annick Lepetit, porte-parole du Parti socialiste. La cour d'appel rejette également la demande de non-lieu formulée par trois militaires de la préfecture maritime et un civil du Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (Cross). Ils sont mis en examen pour de présumées défaillances dans la procédure d'alerte.

12 mars 2005..... L'armateur d'un cargo italien, l'«Enrico levoli », dérouté sur Brest pour une présumée pollution volontaire, a réglé hier une caution de 450 000 euros pour pouvoir reprendre la mer. Le commandant du navire a été convoqué le 6 septembre 2005 devant le tribunal correctionnel de Brest pour "pollution volontaire". Le navire, un chimiquier de 138 m construit en 1999 avait été surpris avec une traînée d'hydrocarbures de 26 km de long et 40 m de large dans son sillage.

19 mars 2005..... Pollution en mer : Un navire battant pavillon norvégien, soupçonné d'une pollution volontaire en mer au large des côtes de Charente-maritime, a été dérouté jeudi 17 mars sur le port de Brest où il est arrivé hier. Le «Trans Arctic », chimiquier norvégien de 4712 tonnes, ne sera autorisé à reprendre sa route qu'après paiement d'une caution de 400 000 euros.

20 mars 2005..... La France renforce son dispositif de sauvegarde maritime : Le 16 mars, le cargo philippin «Neptunic », soupçonné d'une pollution volontaire par rejet d'hydrocarbures, a été dérouté vers Brest. Une caution de 250 000 euros lui a été imposée. Le 11 mars, pour les mêmes raisons, le cargo italien «Enrico-levoli » a dû régler une amende de 450 000 euros pour reprendre la mer. Ces deux bateaux sont les premiers contrevenants en matière de pollution marine de l'année 2005. En 2004, 7076 navires ont été interrogés, 17 navires ont été déroutés par la marine française et soumis à des poursuites judiciaires (contre un seul en 2003), et 98 incidents ont été évités. La France a décidé de se doter de moyens juridiques et militaires accrus pour mieux assumer sa mission de sauvegarde



maritime, un concept qui vise à la fois la lutte contre le narcotrafic, l'immigration clandestine, la pêche illicite, les pollutions marines, mais aussi la sauvegarde de la vie humaine. L'Assemblée nationale a adopté, mercredi 16 mars, en première lecture, un projet de loi permettant à l'Etat de prendre des mesures de coercition à l'égard de tout navire dans deux cas: soupçons de trafic de stupéfiants et soupçons de trafic de migrants. Ce texte fournit un nouvel outil juridique permettant à la marine nationale d'intervenir à l'intérieur de la mer territoriale d'un Etat étranger, sous réserve de la signature d'un accord ad hoc. Le même jour, Michèle Alliot-Marie, ministre de la défense, a présenté au conseil des ministres un bilan des missions de sauvegarde maritime, qui représentent aujourd'hui 25% de l'activité des bâtiments et aéronefs de la marine. S'agissant de l'immigration clandestine, 3 embarcations ont été interceptées, et 43 immigrants clandestins remis à la police de l'air et des frontières (PAF). Ce bilan de la «police des mers» apparaît modeste au regard des chiffres avancés par Mme Alliot-Marie : un tiers des quelque 1000 tonnes de cocaïne produites chaque année en Amérique du Sud est acheminé vers l'Europe par voie maritime, et 65 000 des 100 000 entrées illégales par an de migrants en Europe se font par mer. La France est moins exposée à l'immigration clandestine que Gibraltar ou l'Italie, a rappelé, jeudi 17 mars, le vice-amiral d'escadre Alain Oudot de Dainville, en précisant que le problème se pose surtout à Mayotte et aux Antilles. Il reconnaît, d'autre part, que la France a eu tendance à baisser la garde en ce qui concerne la surveillance de ses côtes. Le réseau de sémaphores, largement tombé en désuétude, a donc été réhabilité, la surveillance radar a été renforcée, et deux nouveaux remorqueurs d'intervention vont entrer en activité cette année: les Abeille Bourbon et Liberté. S'agissant de la sauvegarde de la vie humaine, 626 personnes ont été secourues en 2004.

30 mars 2005..... Pollution maritime volontaire : Le tribunal correctionnel de Brest a condamné hier à 250 000 euros d'amende le capitaine de l' «Atlantis Charm », un cargo vraquier battant pavillon chypriote - reconnu coupable d'une pollution volontaire en mer. En septembre 2004, le bateau avait été surpris, dans l'Ouest de la chaussée de Sein, avec dans son sillage une nappe de 15 km de long sur 25 mètres de large. Le navire se dirigeait vers Muuga, en Estonie.

Avril 2005..... L'Américain William Langewiesche, journaliste spécialiste des zones sensibles, écrit «**Cargos hors-la-loi** » sous-titré «un monde de crime et de chaos ». Silloné en permanence par une flotte de 43 000 cargos gigantesques, l'océan recouvre les trois quarts de la surface du globe. Les eaux internationales, vaste monde sauvage, commencent à peine à quelques kilomètres du rivage. À une époque où chaque morceau de terre est revendiqué par un gouvernement, où des conventions internationales définissent des réglementations, où s'organise la surveillance du passage et des commerces en tout genre, où des dispositifs électroniques complexes scannent l'horizon, le monde de l'océan résiste à toutes les tentatives de domestication. Course au profit, crime, piraterie, terrorisme se frottent au déchaînement des éléments naturels. En Inde, sont détruits les vieux cargos dans des conditions sanitaires dramatiques, dans les eaux territoriales d'Europe ou d'Amérique, des vaisseaux polluent (de l'Exxon Valdez à l'**Erika**), en Asie méridionale les pirates infestent le commerce maritime. L'auteur a rencontré des témoins, des acteurs, visité des épaves et chantiers navals pour nous faire connaître les dessous du milieu maritime.

1 avril 2005..... Fin de l'enquête sur l'Erika : La juge d'instruction Dominique de Talancé notifie aux différentes parties du dossier la fin de son enquête sur le naufrage de l'Erika, pétrolier qui s'est brisé en décembre 1999 au large des côtes bretonnes provoquant une vaste marée noire. Les parties disposent désormais de 20 jours pour formuler des demandes d'enquêtes complémentaires. Ensuite, le dossier sera transmis au parquet afin qu'il prenne ses réquisitions. Il appartient à la juge d'instruction de renvoyer ou non les personnes mises en examen (18 au total) devant le tribunal correctionnel.

20 avril 2005..... Pour tourner la page de l'Erika, Total fait une nouvelle campagne publicitaire institutionnelle. C'est la Première campagne publicitaire depuis 2000. Blanc comme neige. Les premières images du spot publicitaire de la société Total montrent deux hommes arpenter l'étendue neigeuse islandaise. On est loin des plages mazoutées par le naufrage de l'Erika, en décembre 1999. Le groupe pétrolier, bien décidé à tourner cette page, lance une campagne de communication institutionnelle. La première depuis la fusion avec Petrofina (1999) puis Elf (2000). «Après les événements de l'Erika puis d'AZF, il n'a pas été facile d'avoir une parole institutionnelle, explique Pierre-Gautier Caloni, responsable de la communication institutionnelle. Nous n'avons fait que de la communication de crise, sans avoir le temps de mettre en place l'image du groupe. » La campagne diffusée en Europe depuis le 17 avril est dotée d'un budget de 20 millions d'euros. Son objectif est double: accroître la notoriété de Total, dans les pays où la société est méconnue, et améliorer son image en France. Lorsque est née la polémique sur les résultats financiers records des entreprises, Total était à nouveau en première ligne. «Nous ne sommes pas très bien perçus en France. Le groupe a tous les attributs du secteur pétrolier, il est considéré comme une puissance financière, un acteur géopolitique. Il y a à la fois de la méfiance et une méconnaissance de nos activités », souligne M. Caloni. «Il y a une forme de schizophrénie: les gens refusent de réduire leur consommation d'essence mais ne veulent pas des compagnies pétrolières. Nous avons essayé de rapprocher les points de vue en représentant les deux mondes », explique Jean-Christophe Alquier, directeur général de Harrison & Wolf, l'agence sélectionnée par Total. La campagne (presse, télévision et cinéma) illustre la nouvelle signature de Total : «Pour vous, notre énergie est inépuisable ». Dans le spot, un écran partagé horizontalement met en parallèle l'activité de salariés du groupe et la journée d'une femme, de son lever à son coucher, avec un jeu de correspondances visuelles. La technique rappelle la série américaine «24 heures chrono» (Canal+). Quant aux images, elles font la part belle à la nature, aux énergies renouvelables, au gaz. Le pétrole n'est pas le cœur de cette campagne, qui place Total dans le concert des acteurs de l'énergie. «L'approche choisie est sensible, le ton modeste, il y a une recherche d'empathie avec le public », affirme Yves-Marie Dalibard, directeur



de la communication de Total.

- 27 avril 2005..... Fuites d'hydrocarbures: Le «Chiara-DP », chimiquier battant pavillon italien (138 m de long) et transportant 11 000 tonnes d'essence sans plomb, a été immobilisé le 25 avril, au large de l'estuaire de la Gironde, peu après la découverte dans son sillage, par un avion de l'administration des douanes, d'une traînée d'hydrocarbures de 22 km de long. Une caution de 300 000 euros est réclamée au capitaine.
- 4 mai 2005..... Pollution en mer: une amende salée. Un capitaine norvégien, Odd Jerle Mikalsen, 63 ans, reconnu coupable de pollution volontaire en mer, a été condamné hier à une amende de 300 000 euros par le tribunal correctionnel de Brest. L'armateur, Odfjell Chemical Tankers, déclaré civilement responsable, devra payer 90% de la somme. Cinq parties civiles recevront chacune 10 000 euros de dommages et intérêts.
- 23 mai 2005..... Pris en flagrant délit de dégazage : Alors qu'il effectuait une patrouille aérienne au large des côtes du Finistère, un "Falcon 50" de la Marine nationale a repéré hier une traînée de polluants de 20 kilomètres de long sur 50 mètres de large dans le sillage du «Fast Independance», bâtiment de commerce immatriculé à Malte. Conformément à la procédure, l'équipage a réalisé plusieurs photos et vidéos. Au vu de ces éléments, le tribunal de grande instance de Brest a ordonné aussitôt le déroutement de ce bâtiment de 140 mètres et fixé à 400 000 euros le montant de la caution à honorer pour prétendre reprendre la mer.
- 5 octobre 2005..... Le parquet de Paris requiert le renvoi de Total devant le tribunal correctionnel. Après la marée noire de l'Erika, le parquet de Paris décide de renvoyer devant le tribunal correctionnel Total et d'une dizaine d'autres mis en examen. La compagnie pétrolière, le propriétaire italien du navire et la société italienne de classification maritime Rina (chargée de l'homologation des navires) sont accusés par le parquet de "pollution maritime", selon le président du Conseil général de Vendée, Philippe de Villiers, partie civile. En revanche la justice suggère l'abandon des poursuites de "complicité de mise en danger de la vie d'autrui" pour Total, et requiert un non-lieu pour les quatre militaires poursuivis dans cette enquête. Selon M. de Villiers, le parquet décrit le bateau "comme présentant une corrosion ancienne avec des pertes d'épaisseur des tôles allant parfois jusqu'à la perforation". En outre, l'armateur propriétaire du navire aurait "systématiquement sous-dimensionné le financement consacré à l'entretien, en parfaite connaissance de l'état de corrosion". Quant aux contrôles du navire, le parquet retient contre la société de classification Rina "la légèreté délibérée de ses diligences de contrôle". Et d'ajouter que l'urgence avait donc clairement été perçue, mais la mise en œuvre des remèdes (par Rina) n'en avait pas moins été différée. Reste le cas de Total. Pour la société pétrolière, le procureur relève qu'elle était non seulement juridiquement propriétaire de la cargaison au moment du naufrage, mais encore qu'elle s'est constamment comportée en véritable maître du navire. Au total, 18 personnes physiques ou morales sont mises en examen dans ce dossier qui compte 60 parties civiles. Reste désormais à la juge d'instruction, Dominique de Talancé, d'ordonner le renvoi de tout ou partie des mis en examen devant le tribunal correctionnel.
- 7 septembre 2005..... Pollution maritime volontaire : 400 000 euros ! Telle est l'amende requise hier par le procureur du tribunal correctionnel de Brest contre le capitaine italien d'un navire chimiquier, l'«Enrico levoli ». Il était poursuivi pour pollution volontaire, au large des côtes bretonnes, en mars 2005. Le jugement a été mis en délibéré au 11 octobre.
- 22 septembre 2005..... Pollution maritime : une nappe d'hydrocarbures de 61 kilomètres de long et de 100 mètres de large a été observée au large de l'île de Sein (Finistère) par la préfecture maritime, le 20 septembre. Le parquet de Brest a fait dérouter un porte-conteneur battant pavillon des Bahamas qui est soupçonné de pollution volontaire. Ce navire, le "Maersk Barcelona" ne pourra repartir de Brest qu'après le paiement d'une caution de 500 000 euros, un montant fixé hier par la justice. Son propriétaire, MC Shipping, a indiqué à Londres qu'il paiera cette caution mais a démenti une faute intentionnelle, expliquant que la pollution pouvait provenir d'un problème technique au niveau du moteur. S'étant rendue à Brest en fin d'après-midi, la ministre de l'Ecologie, Nelly Olin, s'est montrée rassurante: "Il n'y aura pas de marée noire (...) pas de dégâts sur la faune et la flore. C'est là l'important", Les résidus disparaîtront "pratiquement en 48 heures", a précisé Jean-Paul Castagnier, un expert pollution de la direction générale des douanes. Ce porte-conteneur long de 239 mètres est le sixième navire dérouté dans les mêmes conditions depuis le début de l'année. En 2004, des pollutions du même type avaient été reprochées à 14 navires dans la zone de compétence du tribunal de Brest, du Mont-Saint-Michel à la frontière espagnole. Le porte-conteneur était parti d'Anvers, il se rendait en Italie. Selon la préfecture maritime, la traînée de pollution, qui s'étendait sur 100 mètres de large, est la plus importante constatée jusqu'à présent. Le précédent record de 55,7 km était détenu par le "Zuara", un minéralier battant pavillon maltais, dont le capitaine ukrainien a été condamné à 400 000 euros d'amende en mai. Le commandant, de nationalité ukrainienne, sera appelé à comparaître devant le tribunal correctionnel de Brest à une date qui n'a pas encore été fixée. Les éléments prouvant la pollution, en l'occurrence des clichés photographiques couleur pris par l'équipage de l'avion des douanes, seront produits à l'audience et commentés par un expert maritime pour notamment évaluer la densité du produit rejeté.
- 19 novembre 2005..... Prestige : En Galice, la côte de la Mort panse toujours ses plaies. Il y a deux façons de voir les choses à Muxia. Si l'on embrasse du regard la baie qui fait face au grand large, les gros blocs de granit sombre qui donnent à ce bout de littoral galicien de la Côte de la Mort son austère beauté, la petite place en surplomb, tout paraît normal. Les mouettes sont blanches, le sable clair, la mer et les rues grises. Mais si l'on descend dans les rochers, si l'on scrute les murs des



maisons, si l'on retourne les pierres et que l'on gratte le sable, on ne peut pas ne pas le voir. Le fioul échappé du Prestige il y a trois ans a laissé sa signature, ces tenaces griffures qui mouchettent encore, discrètement, tout ce qu'il a recouvert. Il y a trois ans, Muxia a été englouti par un visqueux linceul noir. Non seulement son littoral, mais aussi sa place, ses rues, ses murs, jusqu'à l'intérieur de ses maisons, ont été noirs pendant plusieurs mois. Tous les matins, ce petit village de pêcheur, épicerie de la marée noire, s'est réveillé avec une nouvelle couverture de carburant. S'il a récupéré aujourd'hui son apparence, il ne le doit qu'aux milliers de volontaires accourus de toute l'Espagne et aux militaires réquisitionnés pour le nettoyage. Pepita, 67 ans, pêcheuse de pouces-pieds à la retraite, a été l'une des premières à prendre des gants et un seau pour ramasser le fioul. Elle s'y est consacrée pendant sept mois et demi, «pendant que d'autres, des pêcheurs, ont attendu d'être payés pour le faire ». Pendant deux ans, les pêcheurs n'ont pu retourner en mer. Ils ont reçu de l'Etat et de la région une prime de chômage forcé et une prime de nettoyage. Les volontaires n'ont pas eu droit au moindre signe de reconnaissance, et Pepita en a conçu de l'amertume. «Si c'était à refaire, plutôt mourir », dit-elle. A Muxia, il y a deux façons d'évaluer les conséquences de la marée noire. A en croire le maire conservateur Alberto Blanco, non seulement «la côte est propre en totalité, et peut-être plus encore qu'avant ». Et les pêcheurs ont retrouvé le niveau de pêche qu'ils avaient auparavant, même s'ils disent le contraire «pour avoir des aides ». Felipe Sar, vice-président de la Confrérie des pêcheurs de Muxia, fait une tout autre évaluation. «Le plus atteint, c'est le poulpe. Il est plus petit et il y en a moins. » Il manque «plus de la moitié» de ce qui était pêché avant 2002. Le poisson, la crevette et les langoustines sont également moins abondants, et les amateurs jugent le pouce-pied plus maigre et moins savoureux. De toute façon, le déclin de la pêche était déjà bien avancé avant la marée noire. Sur les quarante bateaux de pêche que comptait Muxia il y a quinze ans, il n'en reste que neuf. Les patrons qui partent en retraite ne sont pas remplacés. La main-d'œuvre cherche ailleurs un travail qu'elle ne trouve plus ici. Alors tout le monde est tenté d'exploiter la notoriété que la pollution a apportée à cette région qui se dépeuple. La Costa da Morte a des paysages et un littoral préservé à offrir aux touristes qui préfèrent la qualité de vie aux côtes bétonnées de la Méditerranée. Mais la ressource touristique aussi présente des risques environnementaux. Déjà, la municipalité de ce village de 1 700 habitants tente d'imposer un projet immobilier capable d'héberger 4500 estivants. L'opposition conteste son bien-fondé économique et soupçonne des intérêts privés de motiver le plan. Mais tout le monde est d'accord pour penser que dans le tourisme réside l'avenir du village. C'est la nouvelle façon d'envisager Muxia.

19 novembre 2005..... Pollution maritime : Trois ans après le naufrage du Prestige, 10 à 15% des bateaux ne respectent pas la réglementation. Aussi, les navires poubelles sont dans le collimateur de l'Europe. Il y a trois ans, le 19 novembre 2002, le Prestige, un pétrolier de 26 ans appartenant à une compagnie libérienne et battant pavillon des Bahamas, se brisait au large de la Galice, répandant des milliers de tonnes de fioul lourd sur la côte atlantique. Trois ans après le naufrage de l'Erika, le scénario redouté se répétait. De telles catastrophes sont-elles toujours possibles ? «Oui, répond le secrétaire général à la mer, Xavier de la Gorce. Personne de responsable ne peut dire qu'il n'y aura jamais un nouveau Prestige. La mer est imprévisible». En 2004, 659 incidents sérieux ou pertes totales de navires ont été dénombrés. Un chiffre à mettre en relation avec les 6,8 milliards de tonnes de marchandises transportées chaque année, soit les trois quarts du commerce mondial. Le pétrole représente 35% de ce volume et croît de 6% par an. En effet, sous l'impulsion du développement économique chinois, le transport maritime explose (+5,5% par an depuis 2003). De ce fait, la flotte est rajeunie par la construction de bateaux neufs. Mais la pénurie engendre aussi le maintien sur les mers de bateaux anciens, les plus dangereux s'ils sont mal entretenus. Aucun chiffre officiel n'estime le nombre de navires-poubelles en circulation. Plusieurs experts estiment que 10 à 15% de la flotte peuvent être considérés comme «à risque». Ces bateaux qui ne respectent pas les règles internationales transportent souvent des cargaisons à faible valeur ajoutée: minerais, céréales, fioul lourd. L'Etat du pavillon où les bateaux sont immatriculés devrait être le premier garant de la sécurité du navire. Mais les pavillons de libre immatriculation, qui permettent la complaisance et le laxisme dans les contrôles (sur le navire ou sur les conditions de travail), attirent 60% de la flotte mondiale. Longtemps, la liberté de naviguer a été la seule règle qui prévalait dans le monde maritime. La charge de faire respecter la sécurité revient donc aux Etats dont les côtes sont exposées à d'éventuelles pollutions, du moins ceux qui ont les moyens et la volonté de mettre en œuvre cette politique. En Europe, les naufrages de l'Erika et du Prestige ont fait changer d'époque. «J'ai longtemps été convaincu que je verrais la victoire de la complaisance, affirme Francis Vallat, représentant en France et président en exercice du conseil d'administration de l'Agence européenne de sécurité maritime, créée à la suite des naufrages. Je crois aujourd'hui au contraire que la marche vers la qualité est inéluctable. Nous voyons mises en place les mesures qu'on attendait depuis cinquante ans, même s'il faudra quelques années avant que ces mécanismes soient pleinement efficaces. » Les ports européens doivent désormais contrôler 25% des navires de passage. L'UE établit une liste noire des bateaux interdits d'accès faute de respect des normes en vigueur. Des programmes d'échanges d'informations sur l'état des navires et de suivi de leurs routes sont lancés. Un retrait progressif des pétroliers à simple coque, d'ici à 2010, a également été décidé. Ce programme a été étendu au niveau international. Philippe Boisson, chargé de la communication du bureau de certification Veritas, juge difficile d'évaluer le dispositif à ce stade. Il relève toutefois «une diminution lente et continue des navires en mauvais état dans les ports européens depuis 2000 ». Pour la Commission européenne, «l'efficacité de cet arsenal législatif dépend désormais de son application effective par les Etats membres, notamment en termes d'inspection et de contrôle des navires». La question se pose en particulier pour certains nouveaux pays membres (en particulier Chypre et Malte, dont les flottes se situent respectivement au 5ème et au 6ème rang), longtemps connus pour leur laxisme. La France a déjà été condamnée pour l'insuffisance de ses contrôles. Ses taux



ont remonté au-dessus de 25% depuis 2002. Elle tarde cependant à fournir la liste des zones de refuge prévues si un pétrolier menace de polluer le littoral, vu les réticences des élus concernés. Cette liste devrait être communiquée dans les prochaines semaines à la Commission. De nouvelles mesures, notamment la proposition de contrôler 100% des navires dans les ports, seront débattues dans les prochains jours au sein de la Commission. L'harmonisation de l'application des règles est fondamentale, faute de quoi des «ports de complaisance», moins regardants, pourront attirer à eux le trafic. La Commission juge en outre nécessaire «l'adoption de mesures de sécurité maritimes fortes sur le plan international, ainsi qu'un renforcement du contrôle des Etats du pavillon». En effet, même si des pays ou groupes de pays imposent par ricochet leurs normes aux armateurs qui souhaitent passer par leurs ports, ils repoussent les navires à risque vers des zones moins surveillées.

24 novembre 2005..... Marées noires : Bruxelles veut contrôler davantage les navires-poubelles. Trois ans après la catastrophe du Prestige, la Commission européenne veut compléter l'arsenal dont disposent les Vingt-Cinq dans leur lutte contre les navires-poubelles. Elle devait adopter, le 23 novembre à Bruxelles, une série de mesures destinées à diminuer les risques de marée noire. «La capacité à fournir un service sûr et respectueux de l'environnement est primordiale» résume l'architecte de ce dispositif, le commissaire aux transports Jacques Barrot : «La qualité du transport maritime passe également par des contraintes plus fortes à rencontre des mauvais joueurs», ajoute-t-il. Pour la Commission, il s'agit de renforcer les contrôles réalisés dans les ports par les Etats membres, afin d'inspecter 100% des navires jugés à risques. A ce jour, un minimum de 25% d'inspection est requis, mais quelques pays, dont la France, ont eu du mal à atteindre ce niveau de vigilance. M. Barrot désire par ailleurs améliorer la qualité du travail des administrations maritimes nationales, en les obligeant à respecter le code de l'Organisation maritime internationale. Il cherche enfin à mieux encadrer les sociétés de classification, chargées pour le compte des autorités nationales de certifier et d'inspecter les navires. Le commissaire aux transports propose aussi d'augmenter la pression exercée sur les armateurs, en les obligeant à souscrire un contrat de responsabilité civile lorsqu'ils envoient un bateau dans les eaux européennes. Il invite les Etats membres à mettre en œuvre la convention internationale qui fixe le montant des indemnités versées aux victimes de pollution. La Commission veut enfin conforter le rôle de l'Agence européenne de sécurité maritime créé en 2002, dans les enquêtes menées après un accident. Ces différentes mesures complètent les politiques mises en œuvre depuis la catastrophe de l'Erika, au large des côtes françaises en 1999, puis celle du Prestige, en Espagne. Traumatisée par ces événements, l'Union publie désormais une liste noire des bateaux interdits dans l'espace maritime des Vingt-Cinq. Une quarantaine ont déjà été épinglés. Pour mieux gérer les trafics dans les mers les plus fréquentées du globe, comme la Manche, les échanges d'informations sur l'état des navires et leurs routes ont été systématisés. Le retrait progressif des pétroliers à simple coque a été imposé d'ici à 2010 et les Etats membres doivent définir des zones refuges pour les navires en danger, afin d'éviter, comme dans le cas du Prestige, de les renvoyer vers le large. Le Parlement européen pourrait durcir les mesures proposées, mais les Etats membres risquent de les affaiblir. Ainsi, Malte et Chypre ont grossi les rangs des capitales soucieuses, à l'instar de Londres et d'Athènes, de moins réguler. Les projets originels de M. Barrot ont d'ailleurs été dilués sous la pression des armateurs. Les experts bruxellois souhaitaient déplaçonner leur niveau de responsabilité civile et la Commission se contente de demander aux Etats membres de lui donner mandat pour négocier la suppression des plafonnements en vigueur au sein de l'Organisation maritime internationale.

13 décembre 2005..... Des malversations à l'origine du naufrage de l'Erika : Un rapport d'expertise, commandé et payé par Total, accuse l'armateur Guisepppe Savarese, la société Panship chargée de sa gestion technique, et la société italienne de classification Rina, d'avoir masqué l'état très corrodé des structures de l'Erika, déclare Me Alexandre Varaut, avocat des communes victimes de la marée noire qui avait suivi le naufrage du pétrolier, affrété par Total, le 19 décembre 1999, au large du Finistère.

14 décembre 2005..... Un rapport accablant sur l'Erika : Les experts chargés d'analyser les raisons techniques du naufrage de l'Erika, le 12 décembre 1999 au large de Penmarc'h, dans le Finistère, ont mis en cause la responsabilité du gestionnaire technique du navire, la société Panship. Selon le conseil général de Vendée, partie civile, l'examen des épaves a révélé que "les structures des citernes de ballastage étaient au départ de Dunkerque très corrodées, bien au-delà des corrosions acceptables". En résumé, "le sort de l'Erika était scellé dès qu'il aurait été confronté pour une longue période à des conditions de mer très sévères".

14 décembre 2005..... L'affaire du naufrage du Prestige rebondit en Espagne. La marée noire provoquée par le Prestige en novembre 2002 au large de la Galice n'a pas fini d'occuper les esprits en Espagne. Cette fois-ci, ce sont des enregistrements de conversations téléphoniques parvenus entre les mains de Izquierda Unida (coalition communiste) qui relancent le débat sur la gestion de la crise par l'ancien gouvernement du Parti populaire. La décision d'éloigner le Prestige et de le laisser couler aurait été prise très tôt, le 13 novembre 2002, quelques heures après les premiers appels de détresse, et non le 14 au soir, comme l'affirme la version officielle des anciens responsables. Izquierda Unida va remettre des centaines de copies de conversations téléphoniques au tribunal chargé de l'affaire. Le Centre national de sauvetage dispose d'un système d'enregistrement automatique des conversations. La cassette la plus intéressante est pour l'instant celle concernant la discussion entre José Luis Lopez Sors, alors directeur général de la marine marchande, et Pedro Sanchez, responsable du Centre national de sauvetage. On peut y entendre le premier nommé dire à son interlocuteur que «la consigne est de prendre le bateau, de lui jeter un câble pour le remorquer et de l'éloigner de la côte jusqu'à ce qu'il coule». Izquierda Unida a



demandé la comparution parlementaire de l'ancien ministre des travaux publics au moment du naufrage, Alvarez Cascos, et du vice-président du gouvernement de l'époque, Mariano Rajoy, l'actuel leader de l'opposition. L'apparition de ces conversations repose la question de l'opportunité de la décision d'éloigner le Prestige. Selon la version officielle, c'est seulement après consultations des experts que le gouvernement avait décidé d'écarter le plus loin possible des côtes le bateau en détresse. Mais d'après ces nouvelles preuves, il n'y aurait donc pas eu consultations des experts, mais plutôt improvisation et une volonté évidente de se débarrasser du problème très tôt après les premières fuites de fioul.

- 1 février 2006.....Collision de deux cargos dans la Manche :Aucune pollution signalée. Deux cargos, un vraquier et un chimiquier, sont entrés en collision hier matin au large de Cherbourg sans faire de victime. Les autorités maritimes françaises et britanniques n'ont signalé aucune pollution dans l'immédiat. L'accident a nécessité l'évacuation des 22 membres d'équipage du chimiquier. Alors que les deux navires suivaient la même route, le vraquier, avec à son bord 26 000 tonnes de phosphate, est entré en collision vers trois heures du matin à 92 km à l'ouest de Cherbourg avec le chimiquier, qui transportait 10 000 tonnes d'acide phosphorique. D'importants moyens ont été déployés sur place. Deux hélicoptères des gardes côtes britanniques ont procédé à l'hélicoptère de l'équipage du chimiquier. Aucune avarie n'a été signalée à bord du vraquier, sur lequel se trouvent 21 marins. Les 22 membres d'équipage du chimiquier ont été traités pour des blessures mineures et conduits sur l'île anglo-normande de Guernesey. Le chimiquier, lui, était "endommagé significativement". Selon un représentant des autorités britanniques, le cargo fuit, mais tout risque de pollution des eaux était écarté, car l'acide phosphorique est un liquide corrosif qui ne présente pas de menace de pollution. Il se dissout donc dans la mer. La collision entre les cargos s'est produite alors que les deux navires se dirigeaient vers l'entrée du rail montant des Casquets, un dispositif de séparation du trafic en Manche. Déjà le 5 janvier, un bateau de pêche, le Klein Famille, avait coulé avec ses six membres d'équipage dans le rail des Casquets, suite à une collision avec un cargo. Un seul marin avait survécu. Hier soir, le chimiquier battant pavillon des îles Marshall avait été pris en remorque et se dirigeait vers la baie de Seine. Cette prise de remorque a été décidée par le préfet maritime de la Manche et de la Mer du Nord après inspection de la coque du navire par des plongeurs démineurs de la Manche. Le cargo présentait en effet une brèche de cinq mètres de haut et deux mètres de large sur le milieu de son flanc bâbord. Les plongeurs ont par ailleurs confirmé l'absence de pollution à proximité du navire. Le vraquier impliqué dans la collision a, quant à lui, été autorisé à poursuivre sa route, celui-ci ne présentant pas de danger pour lui-même, ni pour l'environnement. Une équipe du Bureau d'Enquête sur les événements de mer s'est rendue à Cherbourg après la collision qui a nécessité l'hélicoptère de l'équipage du chimiquier. Selon le ministère des Transports, "l'amélioration des systèmes d'information à la disposition des autorités maritimes et des centres de sauvetage et de surveillance a permis d'identifier sans délai les navires, leur cargaison, leur origine, leur destination et de déclencher les moyens de secours".
- 3 février 2006..... Naufrage du chimiquier «Ece » : Pollution limitée en Manche. Finalement le chimiquier Ece a coulé au large de Cherbourg tandis qu'il était remorqué. De «légères irisations» ont été observées à la surface de la mer au large de Cherbourg, le 1er février, après ce naufrage dans la nuit du chimiquier. «Le risque de pollution n'est pas nul », estime la préfecture maritime de Cherbourg. Le navire transportait 10 000 tonnes d'acide phosphorique et ses cuves contenaient 80 tonnes de carburants au moment du naufrage. Selon la préfecture maritime, les mesures d'acidité effectuées à la surface sont «normales », ce qui semble indiquer l'absence de fuites sur les cuves contenant l'acide phosphorique. Cet acide se dissout dans l'eau de mer, mais sa présence en quantités importantes peut avoir un effet dangereux, voire mortel localement pour la faune en cas de forte concentration. La pêche est interdite dans la zone. Le ministre des transports, Dominique Perben, a affirmé, mercredi 1er, que des navires spécialisés dans la lutte contre les pollutions marines se tenaient prêts à intervenir si les soutes de l'Ece «devaient s'entrouvrir ». Le conseil général de la Manche a annoncé le dépôt d'un référé devant le tribunal administratif de Caen afin de dresser un état des lieux des risques de pollution.
- 4 février 2006..... Naufrage de l'Érika : Le groupe pétrolier Total est renvoyé devant le tribunal. Plus de six ans après le naufrage de l'Érika au large des côtes bretonnes, le groupe pétrolier français Total sera jugé pour "pollution maritime" et "complicité de mise en danger de la vie d'autrui". Le procès pourrait se tenir au plus tôt à la fin de l'année. Le 12 décembre 1999, le pétrolier, battant pavillon maltais et affrété par Total, s'était brisé en deux avec 30 900 tonnes de fioul lourd à bord, provoquant une pollution sur 400 kilomètres entre le Finistère et la Vendée. Quinze mises en examen sont renvoyées devant le tribunal correctionnel de Paris, dont quatre personnes morales: Total SA, Total transport corporation, l'etal petroleum services et la société de classification italienne Rina. Parmi les onze personnes physiques, figurent le propriétaire-armateur de l'Érika, le commandant du navire, un directeur juridique de Total responsable de la sécurité et un responsable du Rina. L'ordonnance de renvoi de la juge d'instruction du pôle financier de Paris diverge avec les réquisitions du parquet qui avait notamment demandé l'abandon des poursuites de Total SA pour "complicité de mise en danger de la vie d'autrui". Il avait également requis le non-lieu pour quatre membres des services en charge de l'autorité maritime, qui au final ont été renvoyés par la juge pour "abstention volontaire de combattre un sinistre". Concernant le groupe Total, il lui est notamment reproché "d'avoir contrevenu à ses propres règles de contrôle en acceptant l'Érika, pétrolier en limite d'âge, alors que sa période d'acceptation était caduque" et d'avoir signé un contrat d'affrètement en "sachant que cette coquille vide ne répondait pas aux critères de sa mission en terme de sécurité", ce que conteste Total. La société italienne Rina, chargée de la certification du navire, est quant à elle poursuivie pour avoir délivré un certificat de fiabilité à l'Érika sans s'assurer que la



coque, les matériaux et la structure du navire lui permettaient de l'obtenir. Il lui est également reproché d'avoir supervisé de façon incomplète des travaux opérés sur le navire en 1998 qui "n'ont pas corrigé sinon aggravé le mauvais état du navire et sa corrosion généralisée". Le coût de la pollution, supporté par l'État et les collectivités territoriales, a avoisiné les 200 millions d'euros, le préjudice subi par les professionnels de la mer et du tourisme étant du même ordre de grandeur. Les prévenus encourent des amendes pouvant aller jusqu'à 100 000 euros au maximum, pour les personnes morales. Mais la fin de la procédure pénale ouvrira la voie à des actions civiles, la plupart des victimes de la marée noire (62 parties civiles) jugeant insuffisantes et partielles les indemnisations qu'elles ont déjà perçues.

5 février 2006..... Affaire du chimiquier Ece : «La brèche constatée est la conséquence de la collision et la cause du naufrage et de la gîte du chimiquier Ece », indique le lieutenant de vaisseau Yann Bizien, porte-parole de la marine nationale. Pour des observations supplémentaires, la Royale a envoyé un petit sous-marin téléguidé, le Poisson auto propulsé (PAP), prendre des images de la coque, afin de rechercher d'éventuelles traces de fuites. Ces images seront aussitôt diffusées auprès des agences du monde entier, dont Reuters. Histoire de couper court aux éventuelles accusations de dissimulation que pourraient porter des associations écologistes, qui se sont emparées de l'événement. Le PAP, engin de 2,70 mètres de long, pesant 700 kg, télécommandé par fil et propulsé par 2 moteurs électriques, a été conçu notamment pour le déminage. Il est un précieux auxiliaire de la marine nationale dans ses missions civiles. C'est un modèle similaire qui a permis d'identifier, le 7 janvier, l'épave du ligneur Klein-Famille, permettant de confirmer le numéro d'immatriculation et le nom du bateau de pêche, dans le cadre de l'enquête judiciaire en cours sur son naufrage. Sur le Ece, outre les photos, des fragments de la coque ont été prélevés, qui seront étudiés par le Laboratoire d'analyse et d'expertise de la marine nationale (Lasem). D'ores et déjà, les échantillons d'eau de mer analysés montrent une concentration en phosphates supérieure aux valeurs habituellement trouvées dans l'eau (de l'ordre de 50 fois plus), qui ne présenterait néanmoins pas de danger pour les plongeurs. Cette concentration élevée de phosphates dans le milieu marin pourrait laisser supposer une fuite d'acide phosphorique de la cargaison de l'Ece, au côté droit du point d'impact. Les experts du Lasem rappellent que l'acide phosphorique est classé comme pratiquement «non toxique». Il ne serait que très peu dangereux pour l'environnement, d'autant qu'il est rapidement dilué par l'eau de mer.

7 février 2006..... Pollution maritime : Le commandant lithuanien d'un porte-conteneurs a été reconnu coupable, hier, d'avoir volontairement rejeté des hydrocarbures dans la Manche, le 27 juin 2005. Le tribunal correctionnel du Havre l'a en effet condamné à une amende de 200 000 euros, estimant que l'armateur allemand de ce navire, le "Portugal" battant pavillon des îles Antigua et Barbuda, était civilement responsable et qu'il devrait donc payer les trois-quarts de l'amende.

17 février 2006..... Naufrage de "l'Ece" : Les mauvaises conditions météorologiques en Manche vont retarder le début des investigations de l'épave du chimiquier "Ece", victime d'une collision avec un autre cargo le 31 janvier. "L'Ece" a coulé avec une cargaison de 10 000 tonnes d'acide phosphorique et quelque 80 tonnes de fioul lourd.

18 février 2006..... L'avocate et ancienne ministre de l'environnement Corinne Lepage est interviewée par Le Monde. Le procès de l'«Erika» devrait s'ouvrir dans quelques mois. L'avocate Corinne Lepage qui n'a cessé de défendre les victimes des marées noires revient sur un long combat juridique pour améliorer l'indemnisation des sinistrés. Dans la nuit du 16 au 17 mars 1978 sombrait l'Amoco-Cadiz, laissant échapper sa cargaison de fioul. Décembre 1999, l'Erika fait naufrage à son tour, puis le Prestige en 2002. A chaque fois, les côtes françaises sont frappées par les marées noires à des degrés divers. A chaque fois, l'avocate et ancienne ministre de l'environnement Corinne Lepage défend les victimes. Q : Où en sont les procédures dans l'affaire de l'Erika ? Et quelle est, selon vous, l'implication du groupe pétrolier Total ? R : Le procès de la marée noire de l'Erika pourrait se tenir au second semestre 2006 et devrait durer plusieurs semaines (La juge d'instruction Dominique de Talancé a ordonné le 2 février le renvoi de Total en correctionnelle). Il me paraît évident que Total sera le grand sujet dans cette affaire, même s'il existe dix-sept autres mises en examen. Le groupe pétrolier pose en effet des problèmes juridiques importants, comme il a posé des problèmes de comportement par sa façon très méprisante d'affronter la crise après le naufrage du tanker. Sa gestion est loin d'avoir été exemplaire même s'il a consenti un effort dans un deuxième temps. Q : Comment va se passer cette bataille juridique ? R : Total fondera certainement sa défense sur la convention de Bruxelles sur la responsabilité civile, couramment appelée CLC (Civil Liability Convention, élaborée en 1969 puis modifiée en 1992). Ce texte interdit la recherche de responsabilité des affréteurs et des sous-affréteurs en cas de pollution par hydrocarbures. Les grands groupes pétroliers sont du coup exonérés de toute responsabilité civile lors d'un naufrage. En contrepartie, l'affréteur verse une contribution au Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus aux pollutions par les hydrocarbures (Fipol) qui se charge de reverser des indemnités aux différentes victimes de pollution. Ce système conduit à faire porter la charge de la catastrophe sur les riverains touchés et sur la collectivité nationale. Il désengage par conséquent totalement les sociétés pétrolières ! Pour notre part, je continue à penser que nous devons poser la question des déchets. La procédure pénale n'a pas tranché cette question, fondamentale me semble-t-il. Car si le contenu de la cargaison de l'Erika était considéré comme un déchet, la loi française nous permettrait de poursuivre Total comme responsable des dommages causés par la marée noire. Total n'est pas intouchable. Nous pourrions alors contourner la convention CLC et faire ainsi condamner un affréteur pour la première fois. L'Erika transportait un fioul particulièrement lourd, non brûlable en France et dont la destination reste encore douteuse à ce jour. Etait-ce véritablement du fioul numéro 2? Nous n'en saurons jamais rien. Mon grand regret dans cette affaire, c'est le manque de moyens. Le cabinet finance toute



la procédure. Malgré la volonté politique des différentes communes impliquées, nous n'avons pas les mêmes moyens qu'au moment du procès de l'Amoco-Cadiz. Q : Quel bilan tirez-vous des années de procédure suite au naufrage de l'Amoco ? R : Cette catastrophe a permis des avancées considérables. Car les affaires de l'Amoco-Cadiz et de l'Exxon-Valdez ont poussé les pétroliers à revoir leur politique. A l'époque, les sept majors mondiales étaient propriétaires de leur flotte. C'est le système «one ship company». Pour chaque bateau est créée une société. En cas de naufrage, la compagnie sombre aussi. Le grand succès du procès de l'Amoco a été de faire tomber ce voile des pavillons de complaisance et de faire condamner la société mère, la compagnie pétrolière américaine Amoco. Ensuite, les pétroliers se sont débarrassés de leur flotte, ce qui a eu des conséquences sur le coût du transport maritime, l'état des bateaux... Q : Comme avocate, l'Amoco-Cadiz a été une grande affaire, non ? R : Bien sûr ! Tout démarre le lendemain du naufrage, lorsque le maire de Brest, Pierre Maille, nous téléphone. J'ai alors 27 ans et je viens de rejoindre le cabinet fondé par Christian Huglo. Il est alors un des précurseurs des dossiers d'environnement: il vient de travailler sur l'affaire des boues rouges toxiques lâchées par un tanker italien en Méditerranée. On en a passé, des nuits blanches ! J'en ai préparé, des repas, pour le petit groupe mené, entre autres, par Charles Josselin, alors président du conseil général des Côtes-d'Armor. Fallait-il faire un procès aux Etats-Unis ? Nous nous sommes beaucoup interrogés, nous avons consulté des professeurs de droit. L'Etat français ne voulait pas en entendre parler, il ne supportait pas que des communes de gauche et de droite s'unissent pour réclamer réparations. Après les catastrophes du Torrey-Canyon en 1967 et de l'Olympic-Bravery en 1976, les Bretons souhaïtaient cette fois recevoir des dédommagements et que leurs côtes soient mieux protégées. Les habitants réclamaient un procès. Finalement, nous nous décidons à présenter devant le tribunal de Chicago un dossier et des chefs d'accusation dans un délai de six mois après le naufrage. En France en effet, la convention CLC existe déjà et protège le propriétaire du navire et ses préposés. Mais ce genre de procès est totalement inédit, les Etats-Unis peuvent se déclarer incompetents. Il nous faut trouver des avocats américains - du cabinet Curtis -, ce qui n'était pas évident au début des années 1980, même à Paris. Le risque d'une déroute pour l'ensemble des parties civiles pèse sur le cabinet. Q : Quels souvenirs gardez-vous de cette aventure judiciaire inédite ? R : Tout allait pour le mieux jusqu'à la condamnation de la société Amoco, en 1984 : une première au niveau international. La situation s'est détériorée lors de la seconde phase consacrée à l'évaluation des dommages qui durera neuf longues années, et dont notre cabinet sera exclu. Les indemnités reçues de la société américaine - 220 millions de francs (33,5 millions d'euros) aux collectivités locales bretonnes et 1,05 milliard de francs (160 millions d'euros) à l'Etat français - laissent penser à un demi-succès, surtout en comparaison de la somme colossale versée pour l'Exxon-Valdez: 7,5 milliards de francs. Cela reste pour moi une aventure inoubliable, qui fait date par l'exemplarité de la procédure et par les avancées scientifiques qu'elle a apportées. Nous avons œuvré avec le comité local des pêches, la Ligue pour la protection des oiseaux, des collectivités locales unies... Notre travail interdisciplinaire a même débouché sur la définition d'un nouvel indice, mis au point par Claude Chassé, pour le calcul du préjudice écologique. Au niveau international, cette affaire va conduire aux renforcements de lois sur le littoral et à la modification de la convention CLC-Fipol. Q : Vous représentez aussi une quinzaine de communes françaises frappées par le naufrage du Prestige au large des côtes espagnoles. Je suis la procédure qui va se tenir en Espagne. Je doute qu'elle débouche sur quelque chose pour nous. Le tribunal de Brest a hérité du dossier, mais personne n'a été auditionné jusqu'à présent. Comment jugez-vous l'action de l'Union européenne dans la lutte contre les marées noires ? R : Les initiatives dites paquets Erika 1 et Erika 2 vont dans le bon sens mais ne s'attaquent pas au nœud du problème qui est le transfert des responsabilités. Et puis il faut comprendre que ces catastrophes maritimes sont en fait des affaires financières: tout est lié au coût de ce que l'on transporte. Le fioul lourd n'est rien d'autre que du goudron ! Des clopinettes transportées par des bateaux-poubelles de Riga à Singapour...

14 mars 2006..... Le procès de la catastrophe de l'Erika, dans lequel est notamment poursuivi le groupe pétrolier français Total, devrait avoir lieu du 30 octobre au 27 décembre prochains devant le tribunal correctionnel de Paris. Le navire battant pavillon maltais avait fait naufrage le 12 décembre 1999, polluant les eaux sur 400 km entre le Finistère et la Vendée.

30 mars 2006..... Pour protester contre la pollution due à l'Erika et la destruction d'une partie de Toulouse par AZF - ces deux compagnies appartenant à Total -, des militants bretons et toulousains se sont retrouvés les 11 et 12 décembre 2001 à la résidence de Thierry Desmarest, PDG de Total, à Montigny-la-Resle, dans l'Yonne. Ils ont été poursuivis en justice pour violation de domicile, vol aggravé et dégradations graves. Neuf d'entre eux sont passés devant le tribunal aujourd'hui. Comment sont-ils entrés chez Thierry Desmarest ? "Par la porte". Ils ont admis avoir badigeonné "Erika" et "AZF" sur les murs avec du pétrole rapporté des côtes bretonnes: "On nous a bien tagué 450 km de côtes". Autre dégradation: les fenêtres et les volets ont été démontés. Le juge: "Vous ne les avez pas remis en partant? Un accusé: "Non, mais ils ne l'ont pas fait à Toulouse non plus", Et le vol ? Une douzaine de bouteilles, vidées sur place, avec les gendarmes. Le juge: "A qui appartenaient les bouteilles ? ", Un avocat : "On n'a pas retrouvé les factures". Ensuite, les accusés ont fait remarquer qu'ils assuraient leur responsabilité devant la loi, alors que Total essaie toujours de tergiverser sur les deux dossiers mis en cause. Le tribunal correctionnel d'Auxerre a requalifié l'action militante en simples contraventions, qui entrent donc dans le cadre de l'amnistie présidentielle de 2002, En vertu de quoi les militants ont été relaxés.

6 avril 2006..... Amende record de 800 000 euros pour le bateau pollueur : Le tribunal correctionnel



de Brest a infligé hier une peine d'amende record de 800 000 euros à rencontre du commandant et de l'armateur d'un porte-conteneurs reconnus coupables d'une gigantesque pollution de 61 km, au large de la Bretagne, le 20 septembre 2005. Le tribunal est allé au-delà des réquisitions du procureur de la République, qui avait réclamé une amende de 600 000 euros. Le «Maersk Barcelona », battant pavillon des Bahamas, avait été surpris le 20 septembre

MARÉE NOIRE



par un avion des douanes alors qu'il se trouvait à 160 km à l'ouest de l'île de Sein (Finistère) avec une traînée de pollution de 61 km de long sur une centaine de mètres de large, soit la plus importante jamais constatée au large de la côte française atlantique, selon la préfecture maritime. Le commandant ukrainien du porte-conteneurs devra payer 10% de l'amende, 90% étant à la charge de l'armateur civilement responsable, la société V.Ships GMBH&Co basée à Hambourg (Allemagne). A l'audience du 1er février, l'avocat de la défense, Me Gilles Gautier, avait demandé la relaxe du commandant, évoquant un «rejet accidentel malheureux dû selon lui, à une panne soudaine et inopinée du séparateur des eaux usées ». «Cette amende constitue un record historique, dissuasif, proportionnel à la pollution constatée », a expliqué Jacques Mangold, directeur de Vigipol, syndicat regroupant près d'une centaine de communes littorales bretonnes, partie civile dans cette affaire. «Pour éviter que de tels déversements n'atteignent d'autres pays côtiers, il faut que les pays européens appliquent la même politique que la France », a fait valoir M. Mangold. Le tribunal a également accordé

des dommages et intérêts de 10 000 euros à trois parties civiles et de 3000 euros à une dizaine d'autres, essentiellement des associations de défense de l'environnement. En juin 2005, un armateur italien avait été condamné à une amende de 490 000 euros par le tribunal de grande instance de Marseille pour un rejet d'hydrocarbures en mai 2004, dans une zone protégée en Corse, par un navire de la Corsica Ferries. Le capitaine du bateau pollueur avait écopé d'une peine de six mois de prison avec sursis et 10 000 euros d'amende. Par ailleurs, le tribunal correctionnel de Brest a mis en délibéré au 7 juin son jugement sur son éventuel désaisissement dans l'affaire du Trans Artic, un chimiquier norvégien, pour laquelle une procédure judiciaire a été conduite en Norvège, en application de la convention des Nations unies sur le droit de la mer (convention de Montego Bay). Cette convention de Montego Bay, qui donne priorité à l'État du pavillon au détriment de la justice de l'État côtier, a donné lieu à une indemnité transactionnelle de 360 000 euros, décidée par les autorités judiciaires norvégiennes à l'encontre de l'armateur. Le chimiquier avait été surpris le 17 mars 2005 avec, dans son sillage, une pollution par hydrocarbures de 38 km de long sur 80 m de large, à environ 65 km à l'ouest de l'île d'Oléron, dans la zone économique exclusive française.

29 août 2006..... La dépollution du chimiquier «Ece » engagée au large de Cherbourg : C'est avec quarante-huit heures de retard que la dépollution du chimiquier Ece, victime le 1er février d'un naufrage au large du Cotentin, doit commencer le 28 août. Toute une série de bâtiments, dont une barge, spécialisés dans les travaux sous-marins ont appareillé de Zeebrugge (Belgique), pour se mettre à poste non loin du «rail », l'autoroute maritime qui canalise le trafic. L'épave contient 10 000 tonnes d'acide phosphorique et du fioul dont on craint qu'il ne donne lieu à une marée noire. Français et Britanniques ont dû mettre en demeure l'armateur turc du navire d'effectuer les travaux.

6 septembre 2006..... La cargaison naufragée du chimiquier «Ece » vidée dans la Manche : La vidange de 10 000 tonnes d'acide phosphorique est dénoncée par les écologistes, qui craignent aussi l'impact des métaux lourds et de l'uranium. Gisant par 70 mètres de fond, le chimiquier Ece, qui a sombré le 1er février au large de la Hague (Manche), est actuellement au centre d'un chantier maritime de grande ampleur. Le navire, battant pavillon des îles Marshall, avait sombré alors qu'il était remorqué vers Le Havre à la suite d'une collision avec un vraquier. Sa cargaison consistait en 10 000 tonnes d'acide phosphorique qu'il convoyait vers la Belgique. Une barge, des moyens sous-marins, des navires de soutien et de surveillance sont actuellement sur la zone du naufrage, avec pour mission de vidanger dans la Manche l'acide phosphorique. Les premières plongées ont montré que 4000 tonnes se sont déjà dissoutes depuis l'accident. Les opérations, conduites par la société britannique Dronik Maritime Consultants Ltd pour le compte de l'armateur turc Aksay Denizcilik Ticaret AS, prévoient aussi la récupération des 70 tonnes de fioul lourd et d'huile de lubrification encore emprisonnées dans les cales. Ce plan d'action, qui répond à une mise en demeure du préfet maritime de la Manche et de la mer du Nord et des autorités



britanniques, ne satisfait pas certaines organisations écologistes. Robin des Bois y voit une « pollution volontaire », dans la mesure où l'acide phosphorique, tiré de minerais marocains, contient de nombreux métaux lourds et des éléments radioactifs. En se fondant sur des évaluations de l'Organisation des Nations unies pour l'agriculture et l'alimentation (FAO), l'association estime que les 10 000 tonnes de l'Ece contenaient notamment du cadmium (400 kg), du chrome (800 kg) et du vanadium (1000 kg), éléments « persistants, bioaccumulables, toxiques pour les organismes marins et toute la chaîne alimentaire ». L'association a calculé que les cales de l'Ece renfermaient aussi quelque 800 kg d'uranium, mais aussi du radium. Ce qui correspondrait à une radioactivité de 29 gigabecquerels (GBq), que Robin des Bois compare aux 2 GBq des rejets liquides annuels de deux réacteurs nucléaires en fonctionnement normal (hors iode 131, tritium et carbone 14). De son côté, le Syndicat mixte de protection du littoral breton Vigipol redoute la prolifération de certaines algues, sous l'effet d'un apport massif de phosphate. A la préfecture maritime, on juge ces craintes infondées. Les opérations en cours, et notamment la « libération contrôlée » de l'acide phosphorique, ont été décidées après consultation d'un comité d'experts franco-britannique, à laquelle le ministère de l'écologie a été associé, rappelle-t-on. La pollution aux algues vertes dopées aux phosphates ? « Les opérations ont précisément été entamées à une période de l'année où l'eau est trop froide pour favoriser leur développement », indique Yann Bizien, porte-parole de la préfecture maritime. Les métaux lourds ? On restera en dessous de concentrations nocives, continue le lieutenant de vaisseau. A raison de 0,015 microgramme par litre, la Manche contient naturellement environ 90 tonnes de cadmium. Quant à l'apport de radioactivité, il reste relatif : selon l'Institut de radioprotection et de sûreté nucléaire (IRSN), la Seine relâche chaque année entre 110 et 150 GBq d'uranium 238 d'origine naturelle, et la Manche contient déjà quelque 18 000 tonnes d'uranium dissous. L'IRSN a modélisé la diffusion de la radioactivité issue des soutes de l'Ece : elle pourrait toucher les côtes au bout d'un mois, mais ne représenterait pas alors une augmentation supérieure à 50% de la concentration naturelle d'uranium. En raison de la circulation des courants, elle aura disparu dans six mois. Il n'empêche, pour Christine Bossard, porte-parole de Robin des Bois, « même difficilement mesurable, il s'agit d'une pollution additionnelle de la Manche, en contravention avec les conventions internationales ». Elle regrette qu'en n'imposant pas le pompage intégral des cuves, l'Etat ait « permis à des industriels particulièrement solvables de faire des économies ».

27 septembre 2006..... Pollution maritime dans la Manche : Les douanes ont surpris le porte-conteneurs panaméen en flagrant délit. Un navire a pollué le rail du Pas-de-Calais vendredi 22 septembre. La nappe d'hydrocarbures, de 15 km de long, s'est dissipée d'elle-même, hier, le bateau était attendu à Anvers pour être inspecté.

1 octobre 2006..... Pollution maritime : Un navire de commerce suspecté de pollution par hydrocarbures au large de la Bretagne a été dérouté hier vers le port de Brest (Finistère). C'est le parquet du tribunal de grande instance de la ville qui diligente l'enquête. La trace d'hydrocarbures, longue de 19 kilomètres sur 50 mètres, avait été repérée vendredi à 14h 20 par un avion de la Marine nationale dans le sillage du chimiquier « Al-Farabi », battant pavillon marocain, à 280 km à l'ouest/sud-ouest de la pointe de Penmarch (Finistère), a précisé la préfecture. Les militaires ont dressé un procès-verbal de pollution et communiqué les preuves, des documents photographiques, au parquet qui a ordonné son déroutement. Conformément à la procédure, les gendarmes maritimes saisis de l'enquête auditionnaient hier après-midi le commandant du cargo, alors que des agents du centre de sécurité des navires de Brest sont montés à bord. Le parquet a fixé une caution de 250 000 euros pour laisser le bâtiment reprendre la mer et devrait convoquer en justice le commandant et l'armateur, sans doute en début d'année prochaine. Le chimiquier "Al-Farabi" faisait route entre Karachi (Pakistan) et Bristol (Angleterre). Long de 179 mètres, il transporte dans ses soutes 22 500 tonnes de mélasse.

4 décembre 2006..... Catastrophe de l'« Erika » : La France a évalué son préjudice dans cette catastrophe à 153 millions d'euros, a précisé son avocat, Me Benoît Chabert, lors de l'audience de fixation de ce dossier devant le tribunal correctionnel de Paris. Cette somme correspond aux frais engagés pour le nettoyage des plages et le traitement de l'épave du pétrolier. Ce dernier s'était brisé en deux, le 12 décembre 1999, à 70 kilomètres au sud de Penmarch (Finistère), avec 30 900 tonnes de fioul lourd à son bord.

9 décembre 2006..... Interrogations sur la nature de la cargaison de l'Erika. Dans un reportage diffusé les samedis 2 et 9 décembre, France 3 s'interroge sur la nature exacte de la cargaison du pétrolier Erika, qui avait sombré le 12 décembre 1999 au large de la Bretagne, provoquant une marée noire de 10 000 tonnes de fuel. Le documentaire suggère que des résidus pétroliers, plus toxiques encore que le fuel lourd, auraient pu avoir été mélangés à la cargaison, une thèse démentie par Total. Le groupe pétrolier comparaitra en correctionnelle en février 2007 pour pollution maritime et complicité de mise en danger de la vie d'autrui.

7 janvier 2007..... Un cargo soupçonné de pollution dérouté vers Brest : Un bateau de commerce battant pavillon de l'île de Man a été dérouté, hier, vers Brest après avoir été repéré avec une pollution par hydrocarbures de 12 km de long sur 15 de large dans son sillage. Le cargo, qui passait au large de la pointe de Penmarch (sud du Finistère) se rendait de Tyne (Grande-Bretagne) à Setubal (Portugal).

12 janvier 2007..... Le fioul du pétrolier « Erika » pourrait augmenter les risques de cancer. La manipulation du fioul répandu par le pétrolier Erika, en décembre 1999, lors de son naufrage au large de la Bretagne, pourrait entraîner des risques accrus de cancer, selon une étude menée par des chercheurs de l'Ecole nationale supérieure agronomique (Ensa) de Toulouse.



Selon Annie Pfohl-Leszkowicz, professeure de toxicologie et sécurité alimentaire à l'Ensa, les risques ont été «minimisés» par les autorités. Ces travaux doivent être publiés en janvier dans la revue britannique Environmental Toxicology and Pharmacology.

21 janvier 2007..... Un cargo en perdition contenant des matières dangereuses, circulant dans la Manche, est dérouté : Le porte-conteneurs britannique «MSC Napoli» transportant des matières dangereuses, qui était en perdition à l'entrée de la Manche à cause de la tempête, est remorqué vers Portland (Royaume-Uni), a indiqué le service des garde-côtes, le 19 janvier. Ce porte-conteneurs britannique en perdition à l'entrée de la Manche à cause de la tempête, va être volontairement échoué car sa structure a subi des "dégâts importants". Un "léger écoulement d'hydrocarbures" était constaté hier à chaque mouvement de roulis...

22 janvier 2007..... Le porte-conteneurs «MSC Napoli» perd un peu de sa cargaison : Hier, environ 200 conteneurs se sont détachés du porte-conteneurs échoué à Branscombe (Devon, sud-ouest de l'Angleterre). "Il y en aura d'autres qui tomberont à la mer étant donné la façon dont le navire repose sur le fond", penché à 30 degrés, a ajouté le responsable des opérations de secours. Il reste 3500 tonnes de carburant lourd dans les réservoirs.

23 janvier 2007..... Echouage du «MSC Napoli» : les autorités britanniques face à un risque de pollution dans la Manche. 3500 tonnes de carburants lourds restent dans le navire échoué face à la ville de Sidmouth. Autre crainte des autorités: les 1684 tonnes de matières dangereuses. Ce fut l'attraction du week-end. Les badauds continuaient de se bousculer sur le front de mer de la ville touristique de Sidmouth, dans le Devon (sud-ouest de l'Angleterre). Venus de tout le comté pour contempler cette spectaculaire masse noire de 275 m de long à moitié immergée et battue par les vagues: le MSC-Napoli, porte-conteneurs affichant pavillon britannique, qui menace de se casser et de répandre des produits toxiques ou explosifs à moins de deux kilomètres des côtes. Au bar, face à la mer, on commente l'événement dans la fumée et les vapeurs de bière. On jase sur les petits malins qui, faisant fi du danger et des mises en garde policières, ont trouvé mobylettes neuves et autres trésors dans les conteneurs échoués sur les plages. On redoute l'avenir pour cette région excentrée dont l'économie doit tout au tourisme. «Les touristes que l'on a gagnés ce week-end, on risque de les perdre pour longtemps si la pire arrive», s'inquiète un jeune chef cuisinier. Le «pire» est dans tous les esprits. Selon la préfecture maritime française, le MSC-Napoli transportait 41700 tonnes de marchandises, dont 1684 sont classées «matières dangereuses». Les produits sont variés. «Une vraie épicerie», a confié un expert au journal Ouest-France. Il y a dans les conteneurs des produits explosifs, du gaz comprimé pour airbags de voiture, des parfums, des peintures inflammables, des engrais, des pesticides, des insecticides, des batteries de voiture emplies d'acide. Parti d'Anvers (le grand port belge) et endommagé à l'entrée de la Manche par une avarie inexplicée, le 18 janvier, le cargo avait aussi chargé environ 3500 tonnes de fuel lourd et 120 tonnes de diesel. Autant de réjouissances qui menacent de se répandre dans la mer. Des vents plus cléments ont pris le pas sur la tempête, mais les équipes de sauvetage restent sur le qui-vive. «La priorité est de stabiliser le navire, explique Paul Coley, de l'agence des garde-côtes britanniques en charge des opérations. Dans un premier temps, un système de pompes permet de le remplir d'eau de mer et de l'alourdir afin de l'échouer plus solidement. Quand il sera stabilisé, nous commencerons à pomper le fuel resté dans les réservoirs. Ensuite, nous nous attaquerons aux conteneurs de marchandises, dont le déchargement prendra quelques semaines. Enfin, dernière phase, nous tenterons d'effectuer des réparations sur le navire». S'il est réparable, il sera remorqué vers un port adéquat. S'il ne l'est pas, il sera débité en morceaux, sur place. Les dégâts, jusqu'ici, ont été limités. Un barrage flottant a été installé pour endiguer les nappes d'hydrocarbures qui s'échappent d'un réservoir, formant une bande de 8 km de long et 500 m de large autour du bateau. Selon les autorités maritimes, très peu de carburant a été trouvé sur les plages et seuls, trois oiseaux de mer ont été découverts englués dans l'huile noire. Mais la police s'arrache les cheveux pour tenter de dissuader les promeneurs de s'approcher des plages et de s'emparer des conteneurs, potentiellement toxiques. Sur les 2394 conteneurs chargés sur le MSC-Napoli, 200 se sont déjà échappés, dérivant au large ou immobilisés sur les plages. Mais les conteneurs ne sont pas ce qui préoccupe le plus les autorités maritimes. Selon Robin Middleton, responsable des opérations de secours, très peu d'entre eux contiennent des matières qualifiées de dangereuses, et ils devraient pouvoir être récupérés: la météo prévoit maintenant des vents du nord, donc de terre, qui calment la houle. Le souci majeur reste les 3500 tonnes de carburants lourds, «le plus difficile à contrôler», selon les autorités maritimes. Les trois fissures constatées dans la coque du bateau laissent craindre que celui-ci puisse se casser en deux et provoquer une marée noire. Dimanche soir, les sauveteurs se montraient relativement optimistes. «La situation n'est pas aussi mauvaise qu'on le prédisait et elle est presque maîtrisée, assure Paul Coley. Si les meilleures conditions météorologiques nous permettent de pomper le fuel tant qu'il est encore dans les soutes, le problème du MSC-Napoli sera presque réglé.»

24 janvier 2007..... Les conteneurs du cargo échoué en Manche livrent leurs trésors sur la plage : Voitures, motos BMW, flacons de parfum... Les amateurs d'épaves se pressent à Branscombe (Devon) pour récupérer les marchandises transportées par le «MSC-Napoli». La rumeur s'est répandue très vite: les conteneurs du cargo MSC-Napoli, naufragé face aux côtes de Branscombe, près de Sidmouth (Devon), ne contiennent pas que des «matières dangereuses». En s'échouant sur la plage, ces boîtes en ferraille grosses comme des wagons de train ont commencé à livrer leurs trésors. Une vraie caverne d'Ali Baba. A la nuit tombée, dès le 21 janvier, les apprentis pirates prêts à s'aventurer sur la plage la torche à la main n'ont pas été déçus. Un conteneur éventré offrait un spectacle des plus émouvants: seize énormes motos BMW 1300, flambant neuves ! L'employé de l'auberge voisine a choisi la bleue et n'en revient toujours pas. «Une moto à 16000 livres (25000 euros) ! Et



vous ne me croirez pas : il y avait les papiers dessus, de l'essence dans le réservoir, la clef de contact prête. J'eus parti avec ! » Débordés par l'excitation générale, des policiers ont vite renoncé à mettre en garde les pillards contre les risques de toxicité dus aux produits dangereux présents dans certains conteneurs. Se contentant de distribuer des formulaires destinés à déclarer chaque marchandise emportée à l'agence gouvernementale des gardes-côtes (service des épaves). Dès la première heure, lundi 22 au matin, le petit village de Branscombe est en proie à une agitation comme il n'en a jamais connu. Les policiers doivent intervenir pour régler dans les rues trop étroites et interdire aux voitures l'accès près de la plage. Sur plusieurs kilomètres, une fourmilière de piétons armés de sacs divers envahit la petite route menant à la mer. Ceux qui parviennent à franchir les barrages policiers avec leurs pick-up emportent des grappes d'auto-stoppeurs. Ils sont des centaines sur l'immense plage de sable de Branscombe dominée par les falaises au milieu des débris et des conteneurs éventrés. Un conducteur de camion a pris deux jours de congé pour l'occasion. Une retraitée a fait plus de 100 kilomètres pour « ne pas rater ça ». Plus personne ne se laisse attrister par le danger de la marée noire. Les sourires sont sur toutes les lèvres. Rien ne compte que les trouvailles et les combines imaginées pour les revendre. Et on trouve de tout. Des produits de beauté, des 4x4 Toyota, des tracteurs, des tonneaux, des flacons de parfum, des miroirs, des pare-chocs, des couches, et même des affaires personnelles: parti d'Anvers, le navire était en route pour l'Afrique du Sud et transportait aussi des malles de particuliers. Les badauds piochent sans états d'âme parmi les caisses rejetées pour trouver tapis, tableaux, vaisselle, livres, vêtements, photos de famille. A qui appartiennent les biens échappés d'une épave ? Traditionnellement, explique Peter Pritchard de l'agence des gardes-côtes, on trace une ligne médiane de la marée. Au-dessus de la ligne, ces biens sont la propriété de la reine. Sous la ligne, côté mer, ils sont sous la responsabilité des gardes-côtes. « Evidemment, ça ne marche jamais comme ça, s'amuse-t-il. Quant à la loi, elle est complexe: celui qui trouve les biens échappés a le droit de les emporter [à condition de les déclarer], mais ils appartiennent au propriétaire d'origine... qui a le droit de les réclamer, après discussion avec le service des épaves et l'assureur ! » Sur la plage, un navigateur contemple ses trophées de chasse, une dizaine de boîtes de vitesses BMW « revendables 7000 euros pièce ». En vieux routier des tempêtes et des chasses au trésor, la loi ne l'inquiète pas. « L'assureur paie et les biens ne sont jamais réclamés. Comme moi, ceux qui ont emporté les BMW ou les 4x4 Toyota peuvent dormir tranquilles ! » On en oublierait presque l'énorme porte-conteneurs et sa silhouette penchée, inclinée à 35° à un kilomètre et demi de la plage. Les sauveteurs luttent pourtant jour et nuit pour éviter la marée noire. Avant hier, ils chauffaient les cuves pour fluidifier les quelque 3 000 tonnes de carburant, avant de commencer leur pompage, qui durera quelques jours. La mer est d'huile, le beau revenu. « Le risque de pollution majeure semble écarté », note M. Pritchard.

11 février 2007..... L'«Erika» à la barre de justice. Sept ans après le naufrage de l'Erika au large de la Bretagne, les «voyous de la mer » vont devoir s'expliquer devant le tribunal correctionnel de Paris, à partir du 12 février. Pour éclairer les responsabilités des différents acteurs de cet accident - et de la marée noire qu'il avait provoquée -, les juges vont devoir plonger dans les eaux troubles du transport maritime, où naviguent encore trop souvent des rafiots à bout de souffle, exploités par des armateurs sans scrupules et pilotés par des équipages de fortune, mal payés, voire maltraités. Il faudra au tribunal percer l'écran des coquilles juridiques vides, basées dans des paradis fiscaux et destinées à diluer le rôle de chacun des intervenants pour mieux organiser leur insolvabilité en cas de naufrage. L'Erika est emblématique de ce milieu: en vingt-cinq ans, le pétrolier maltais avait changé huit fois de nom et de propriétaire, quatre fois de société de classification et trois fois de pavillon. Il était bon pour la casse. Et comme lors de chacun de ces naufrages - de l'Amoco-Cadiz en 1978 au Prestige en 2002, en passant par l'Exxon-Valdez en 1989 -, la justice va être confrontée à l'antagonisme entre marins et terriens. Ces derniers se révoltent de plus en plus, et à juste titre, contre les catastrophes écologiques déclenchées par ces accidents, contre les lenteurs des enquêtes et, plus encore, des indemnisations. En face, les prévenus plaident, avec aplomb, le respect du droit de la mer. Ils connaissent trop bien, en effet, les limites et les failles des réglementations ainsi que la difficulté de les faire respecter. Ainsi, l'Organisation maritime internationale, chargée d'élaborer les dispositions relatives à la sécurité en mer, n'a même pas les moyens de faire appliquer les règles qu'elle édicte et pour cause, puisqu'elle est dominée par les grandes puissances maritimes qui abritent les pavillons de complaisance. Quant à l'Europe, elle a renforcé ses contrôles dans les ports, mais elle ne peut éloigner totalement les navires-poubelles de ses côtes. Et sous la pression de la Grande-Bretagne, de la Grèce, de Malte et de Chypre, elle ne parvient toujours pas, contrairement aux Etats-Unis à adopter des dispositions plus ambitieuses et véritablement dissuasives pour les ruffians du transport maritime (comme le renforcement du rôle de l'Etat du pavillon, le contrôle des sociétés de classification ou des sanctions exemplaires). Il faut donc espérer que le procès de l'Erika apportera le soulagement de la justice aux victimes ulcérées par trop d'années d'impardonnable laxisme. Mieux: il est souhaitable qu'il encourage tous ceux - Etats, organisations et citoyens - qui œuvrent à la moralisation du transport maritime et à la défense de l'environnement.

11 février 2007..... Procès fleuve pour le naufrage de l'Erika. Les propriétaires, criblés de dettes, voulaient rentabiliser leur vieux navire. L'affrètement, le groupe Total, devait "tenir ses délais" afin d'éviter des pénalités de retard. Voilà comment, fin décembre 1999, un cargo poubelle fut lancé à l'assaut de la tempête avec sa cargaison de fioul lourd. Le résultat est connu: 400 kilomètres de côtes souillées par une mélasse infâme, l'économie bretonne sinistrée. On évalue le préjudice à plus d'un milliard d'euros. Demain à Paris, l'affaire de l'Erika sera enfin jugée. Sept ans après. Ce procès, le premier en France d'une catastrophe écologique majeure, reflète la démesure du désastre. Quatre mois d'audience, avec 75 parties civiles - beaucoup de collectivités ou associations de Bretagne - 14 interprètes pour l'équipage indien, les armateurs italiens et grecs, les



courtiers anglais... Quinze personnes physiques et morales sont renvoyées devant la justice pour "pollution, mise en danger d'autrui" ou "abstention volontaire de combattre un sinistre." Il y a d'abord Guiseppa Savarese, l'armateur, et son gestionnaire Antonio Pollara. Ils rechignèrent à immobiliser le bateau - inévitable perte d'argent - pour effectuer les travaux nécessaires. C'est, du moins, ce que tentera de démontrer l'accusation. L'inquiétante corrosion de la coque, détectée par plusieurs inspections, n'a jamais été traitée correctement. Ce qui n'empêcha pas la société transalpine Rina de déclarer l'Erika "navigable". Elle devra expliquer pourquoi. Le commandant Karun Mathur, résidant à Bombay, risque fort de se défilier. Pas chaud pour tenir la barre... Quatre membres de l'assistance à terre - notamment du Centre opérationnel de la marine (COM) de Brest - répondront des dysfonctionnements dans les secours. L'enquête, ici, a fait le plein. Le reste s'apparente à une plongée en eaux troubles. Là où des pavillons de complaisance, Malte pour l'Erika, voguent sous la tutelle d'organismes opaques basés aux Bahamas. Total, enfin. On l'accuse d'être à l'origine de la pollution. Il aurait choisi un bâtiment vétuste pour livrer à temps - et à moindre coup son client italien Etel. La multinationale proteste et prétend avoir été abusée sur la qualité du navire. Mais les parties civiles ne manqueront pas de souligner ses bénéfiques records - 12 milliards d'euros en 2005 et autant attendus pour 2006. Une paille, comparativement aux 5,6 millions de dommages réclamés par la Loire-Atlantique ou les 153 millions qu'espère l'État. La somme dépensée pour nettoyer les plages et traiter l'épave... Au-delà de l'enjeu des indemnités, ce procès met en évidence les pratiques complaisantes du monde maritime. Et l'inconséquence des groupes pétroliers, obnubilés par la quête de profits. Ceux-là délaissent volontiers les équipages et pavillons nationaux. Mieux vaut passer par des armateurs étrangers qui organisent leur propre impunité, à l'abri de sociétés écrans. Au bon sens habituel des marins, s'est substituée une logique financière débridée. Vieille lune. Depuis les marées noires des années 70, le combat n'a jamais cessé. D'un côté, les tenants de la liberté absolue de naviguer. De l'autre, les partisans d'une sécurité renforcée au nom de la protection de l'environnement. Chaque fois qu'un drame survient, on évoque une "prise de conscience décisive". L'Europe, promis, juré, va se mettre au diapason de la rigueur américaine. Outre-Atlantique, les gardes-côtes veillent sévèrement. Ils ne laissent pas barboter chez eux des rafiots indésirables. Après l'Erika, les contrôles dans nos ports ont certes été renforcés. Mais trop timidement encore. Observez les mésaventures actuelles du MSC Napoli, fissuré au large d'Ouessant. Dans ses conteneurs anonymes, il transportait des produits nocifs, polluants, explosifs. Et personne ne semblait au courant...

12 février 2007..... Premier round du procès de l'Erika. L'ambiance est électrique, à l'ouverture du procès du naufrage de l'Erika devant le tribunal correctionnel de Paris. Non seulement entre les prévenus et les parties civiles, mais également entre les différentes collectivités qui n'ont pas toutes choisi la même stratégie. "Cela ne veut pas dire que nous ne travaillerons pas en bonne intelligence", assure cependant Me Corinne Lepage, candidate à l'élection présidentielle et avocate d'une série de communes (de droite) du littoral. Toutes les parties civiles sont en effet d'accord sur un point: démontrer, au cours des quatre mois de procès, la responsabilité pénale des prévenus, pour ensuite leur réclamer des indemnités. Une stratégie visant essentiellement Total, seul "solvable", qui avait affrété le navire pour transporter plus de 30 000 tonnes de fioul lourd. Mais sur les arguments à invoquer afin d'obtenir des dommages et intérêts, les avis divergent. Les trois régions concernées (Poitou-Charentes, Bretagne et Pays-de-la-Loire) veulent tenter de faire reconnaître le "préjudice écologique" qu'elles estiment à 400 millions d'euros; une notion qui n'existe pas dans le droit français. D'autres collectivités ont préféré rester sur le terrain plus sûr du préjudice matériel et du préjudice moral lorsqu'il s'agira de chiffrer les dédommagements. Au premier jour d'un procès prévu pour durer quatre mois, le président Jean-Baptiste Parlos commence à faire l'appel des prévenus, parties civiles et témoins qui vont se succéder à la barre. Tout d'abord le commandant Mathur, capitaine indien qui, sous le coup d'un mandat d'arrêt international, a choisi de ne pas se déplacer. Puis les quatorze autres prévenus - dix personnes physiques et quatre morales - représentés par des mandataires, se sont ensuite levés tour à tour pour décliner leurs identités et s'entendre lire les faits qui leur sont reprochés. La longue liste des parties civiles s'est encore allongée avec la constitution, à l'audience, de dizaines de communes du littoral, de particuliers et de professionnels ayant pâti de la marée noire.

13 février 2007..... Au procès de l'Erika, une note (un document rédigé par l'ex-directeur juridique de la compagnie) contredit la défense de Total. Tout est parti de ce mot-là, «vetting». «Du verbe "to vet" ausculter, soigner», a expliqué le président Jean-Baptiste Parlos, qui avait décidé de lui consacrer une bonne partie de l'audience. C'est que le mot tient une large place dans l'examen de la responsabilité des acteurs de la catastrophe de l'Erika, tel qu'il s'est ouvert devant la 11ème chambre correctionnelle de Paris. Il vaut à Bertrand Thouilin, ex-directeur juridique de Total, d'être le seul salarié du groupe à comparaître en son nom propre pour «pollution» et «complicité de mise en danger d'autrui» au côté de son entreprise poursuivie des mêmes chefs comme personne morale. A la barre, l'homme s'attarde sur les conséquences que la guerre du Kippour, en 1973, a fait peser sur les compagnies pétrolières lorsque le président l'interrompt. «Oui, mais le "vetting" ?» Le prévenu renâcle. M. Parlos insiste. «Et alors, le "vetting" ?» On y vient enfin. Dans la langue particulière du transport pétrolier, explique M. Thouilin, ce mot désigne l'activité de contrôle technique et d'évaluation des navires mise en place par les affréteurs. «Le but était d'assainir le marché et d'assurer la sécurité maritime», dit-il. L'explication ne satisfait que partiellement le président qui constate que le recours, par Total, à cette activité de contrôle au début des années 1990 succède à plusieurs graves accidents maritimes dans lesquels des compagnies pétrolières étaient en cause, au premier rang desquels celui de l'Exxon Valdez. «N'existerait-il pas un lien entre ces catastrophes et le développement du "vetting" ? s'enquiert-il. Je vais vous rappeler ce que vous en disiez vous-même.» Du dossier, le président extrait alors un document



saisi dans les jours qui avaient suivi le naufrage de l'Erika, en décembre 1999, au siège de la compagnie pétrolière. Il s'agit d'un long article signé de l'ancien directeur des services juridiques et publié dans un journal interne en 1998. M. Parlos en détache chaque mot. «Même en l'absence de texte, la responsabilité d'un affréteur peut toujours être recherchée sur le terrain délictuel ou quasi délictuel pour faute ou négligence dans le choix du navire», écrivait Bertrand Thouilin. «Il y a une tendance générale des juges à mettre en cause la responsabilité des "donneurs d'ordre" en matière de transports », expliquait-il en évoquant l'épisode récent d'un accident maritime à Marseille «dans lequel nous avons dû faire face à une enquête très serrée de l'expert judiciaire ». «En cas de sinistre majeur, il faut prendre garde aux tentations de la "deep pocket" : dans un milieu où il y a beaucoup d'intervenants insolvables, le risque est grand de voir les juges se livrer, en l'absence de texte, à des contorsions juridiques pour mettre en cause celui qui dispose de la puissance économique et qui peut faire face aux réclamations, c'est-à-dire le propriétaire de la cargaison», poursuivait le texte. Enfin, concluait le directeur juridique, «l'histoire des catastrophes pétrolières a largement démontré que l'impact médiatique d'un accident peut porter un préjudice fatal à l'entreprise: la règle médiatique est souvent plus impitoyable que la règle de droit». «Je pense que nous sommes nombreux à attendre vos explications sur cette note », indique le président. «C'était... disons... prémonitoire ! », souffle Bertrand Thouilin, en s'efforçant aussitôt de dissiper les interprétations fâcheuses de sa plume. «Il ne s'agit absolument pas d'une note d'instruction, mais d'information purement interne, une sorte d'article pédagogique destiné aux affréteurs », explique-t-il. «Le juriste que vous êtes a bien conscience que, dans cette enceinte, tout ce que vous avez écrit a du poids », insiste le président. «Mais je ne pensais pas du tout aux responsabilités d'ordre pénal ! », réplique le prévenu. Le vice-procureur, Laurent Michel, semble goûter l'épisode qui met à mal la stratégie de défense de Total, réfutant toute responsabilité dans la catastrophe de l'Erika: «Je ne relève qu'un point inexact dans votre note. C'est que vous seriez jugé selon des «contorsions juridiques ». Je voudrais vous rassurer sur ce point, monsieur. »

13 février 2007..... Les enseignements du remorquage réussi du «MSC-Napoli» : Ironie du sort, au moment où le procès de l'Erika s'ouvre, les Bretons ramassent à nouveau des galettes de fioul sur leurs plages, issues du porte-conteneurs MSCNapoli, remorqué sur une plage de Grande-Bretagne après une avarie en Manche, le 18 janvier. La pollution sera au total de faible ampleur en France: 87 m3 de déchets ont été ramassés, et quelque 250 oiseaux sont morts. Pour les spécialistes de la sécurité maritime, la gestion de l'accident du MSC-Napoli a été exemplaire, le dispositif des zones de refuge, sujet hautement polémique, ayant été mis en œuvre pour la première fois avec succès. Les gouvernements français et britanniques ont coopéré, et décidé, ensemble, du meilleur endroit où remorquer le navire. «La pollution aurait été plus importante si le navire avait coulé en Manche, et relâché petit à petit son fioul et sa cargaison sur les côtes », explique Jacky Bonnemains, porte-parole de l'association Robin des bois. L'idée de désigner des zones pour les navires en difficulté afin de limiter l'ampleur de la pollution éventuelle est née après le naufrage de l'Erika. Dès 2000, la Commission européenne demande aux Etats membres de fournir une liste des sites retenus - ports, criques, ou baies. Les Etats ont renâclé, aucun élu du littoral ne souhaitant voir sa commune désignée. Seul le Danemark a fourni une liste nominative. Selon la France, tout le littoral peut être concerné. «Depuis un an, tous les lieux d'accueil du littoral ont été recensés par les préfectures maritimes, en jonction du tirant d'eau, des courants, de la sensibilité écologique et économique des lieux, explique le secrétaire général à la mer, Xavier de la Gorce. N'importe quel lieu, sauf si c'est une falaise, a vocation à devenir un refuge. » Mais, selon la Commission européenne, il s'agit d'un malentendu. «Nous demandons l'élaboration de plans de procédure à mettre en œuvre en cas d'accident, pas une liste de zones », précise-t-on à la direction des transports. Un deuxième litige oppose Commission et Etats membres. Bruxelles souhaite que l'autorité statuant sur le lieu de refuge soit indépendante, pour la préserver des pressions locales. Le souvenir du Prestige demeure : le désaccord entre autorités locales et centrales a conduit à laisser le pétrolier se casser en deux au large de la Galice. La France s'oppose à cette indépendance. «La commission veut que la chaîne de décisions soit identifiée. En France, elle l'est, poursuit M. de la Gorce. Les préfets maritimes sont placés sous [l'autorité du premier ministre. Je ne connais pas de préfets indépendants. » La commission cite en exemple l'autorité anglaise Secretary of States Representative, qui a désigné le lieu de remorquage du MSC-Napoli. Mais le secrétaire général à la mer fait remarquer que le ministre des transports britanniques «a donné son accord». Autre enseignement tiré de l'accident du MSC-Napoli : les pétroliers ne sont pas les seuls dangers pour l'environnement. Les porte-conteneurs, ces «diligences de la mondialisation », selon M. Bonnemains, contiennent parfois 15 000 tonnes de carburants et transportent des matières dangereuses.

13 février 2007..... Catastrophes maritimes, le risque demeure. Même si la sécurité maritime a progressé depuis le naufrage de l'Erika, repoussant une partie des navires poubelles hors des eaux européennes, le contrôle dans les ports ne suffit pas. L'UE veut responsabiliser les pavillons et les armateurs. Aujourd'hui, la cible des inspecteurs des affaires maritimes du Havre est un porte-conteneurs battant pavillon des Bermudes, manœuvré par un équipage indien, dont le gestionnaire est basé à Hongkong. Le (ou les) propriétaire(s) du bateau et de la cargaison sont inconnus. La routine. Le target factor du navire, sorte de cote calculée en fonction de son âge (21 ans), de son passé et de son pavillon, s'élève à 22, chiffre le plus élevé des navires à quai. Le vaisseau est en cours de chargement. Les silhouettes fluorescentes des inspecteurs grimpent à bord alors que le va-et-vient des conteneurs se poursuit. Trois hommes se répartissent le travail. L'un, installé dans la cabine du capitaine, épluche les papiers du navire, rassemblés dans des classeurs épais comme des dictionnaires. Les deux autres inspectent les moteurs et le pont. Au bout de trois heures, le verdict tombe. «C'est une belle vieille dame », dit en souriant Serge Parnaud, chef du centre de sécurité des navires de Seine-Maritime, qui supervise l'inspection. «Un navire ancien,



mais bien entretenu », ajoute-t-il guère surpris - les équipages indiens ont bonne réputation. Avec seulement trois défaillances mineures, le porte-conteneurs pourra faire route sans encombre vers Veracruz (Mexique), sa prochaine destination. Le «NMT-Elise », lui, n'a pas réussi l'examen. Battant pavillon du Panama, ce cargo détenu depuis le 18 janvier au Havre vient seulement d'être autorisé à repartir, après des travaux qui ont coûté 80 000 dollars à son armateur. Au total, 430 visites de navires ont été effectuées en 2006 dans les ports de Seine-Maritime. Une quarantaine ont été détenus. C'est le changement le plus spectaculaire intervenu en matière de sécurité maritime depuis le naufrage de l'Erika. Les contrôles des navires dans les ports - qui pouvaient déjà être effectués dans le cadre du mémorandum de Paris - sont devenus obligatoires, à hauteur de 25%. Les données recueillies sont enregistrées dans une base de données commune, qui permet un meilleur ciblage des navires. Les plus dangereux sont bannis. «L'Erika, qui était dans un état de décrépitude avancée, ne pourrait sans doute pas naviguer dans nos eaux aujourd'hui », conclut M. Parnaud. «On ne voit plus que rarement des navires poubelles, confirme Jean-Luc Le Liboux, directeur régional adjoint de la sécurité maritime de Haute-Normandie. Si cela arrive, ils sont systématiquement immobilisés. » Autre changement: la disparition progressive des pétroliers à simple coque. «Au moins, la mesure permet de rajeunir la flotte, commente Eric Berder, sous-directeur de la sécurité maritime au ministère des transports. Mais les doubles coques sont plus difficiles à entretenir, ce qui signifie qu'il faudra être encore plus vigilant à l'avenir. » Malgré ces progrès, le dispositif de prévention des accidents reste largement insuffisant. Le constat est partagé par l'administration, les associations de défense de l'environnement, des élus de toutes tendances, comme les députés Guy Lengagne (PS, Pas-de-Calais) et Didier Quentin (UMP, Charente-Maritime), auteurs d'un rapport d'information sur ce thème, et la Commission européenne. Toute la prévention des catastrophes pèse sur ce dernier maillon de la chaîne: les ports. «Ce sont des contrôles a posteriori, explique M. Parnaud. Vu l'état de certains navires immobilisés, on se dit qu'on l'a échappé belle. De plus, ces contrôles ne fournissent qu'une vision incomplète. Nous ne voyons pas la structure du navire. Ce n'est pas à ce niveau qu'il faut agir, mais en amont ». Et même si les pays riches réussissent à bannir de leurs eaux les navires poubelles, ces derniers poursuivent leur carrière dans des zones moins surveillées. «La sécurité maritime devrait reposer sur un trio de responsabilités: celles de l'Etat du pavillon [qui autorise le navire à faire partie de sa flotte], de l'armateur, et des sociétés de classification [qui expertisent les bateaux] », résume M. Le Liboux. «Mais certains pavillons ne jouent pas leur rôle, et laissent s'installer des relations directes entre sociétés de classification et armateurs, c'est-à-dire entre clients et fournisseurs. Comment effectuer un contrôle technique de qualité dans ces conditions ? », enchaîne M. Parnaud. Quelque 60% de la flotte mondiale naviguent sous des pavillons de libre immatriculation, qui pratiquent la complaisance à des degrés divers. Offrant le bénéfice d'une fiscalité minimale, ils permettent la multiplication des intermédiaires, afin d'échapper à toute responsabilité en cas d'accident, autorisent le laxisme en matière de sécurité des navires et de droit du travail. Sur ce point, rien n'a changé. L'Europe, qui veut être exemplaire, est concernée au premier chef. Plusieurs Etats membres figurent sur les listes noire et grise du mémorandum de Paris, le baromètre de la qualité des pavillons. Chypre et Malte, qui ont longtemps joué la complaisance, ont fait le ménage dans leur flotte : ils figurent aujourd'hui sur la liste blanche. Mais ces Etats s'opposent, comme la Grande-Bretagne et la Grèce, aux mesures de renforcement de la sécurité maritime proposées par le commissaire européen aux transports Jacques Barrot. L'une d'elles prévoit le renforcement des responsabilités des Etats du pavillon, principal «chaînon manquant », selon M. Barrot. «Notre objectif est que les Etats disposent d'une administration de qualité et contrôlent effectivement leur flotte », explique le commissaire aux transports. Une autre proposition vise à renforcer la responsabilité des propriétaires de navires. Pour l'instant, les discussions sont bloquées. « Devons-nous attendre qu'il y ait une nouvelle catastrophe ? », interroge M. Barrot.

13 mars 2007..... Au procès Erika, le tribunal refait le parcours du pétrolier. Après trois semaines, le tribunal correctionnel de Paris commence à examiner les raisons de l'accident qui ont conduit le pétrolier à s'échouer sur les côtes françaises en 1999. Du navire qui a pris, lundi 9 décembre 1999, le départ du port de Dunkerque à destination de l'Italie, on connaît désormais la biographie, les accidents de santé, le déroulé de carrière et l'environnement professionnel. Ils ont occupé les trois premières semaines d'audience du procès de l'Erika devant la 11ème chambre du tribunal correctionnel de Paris. Reste désormais à essayer de comprendre les raisons de son «crime » - sa brisure au large des côtes françaises qui a entraîné l'une des plus graves pollutions maritimes enregistrées - et surtout à en déterminer les éventuels complices. Mais la complexité des actes humains fait pâle figure aux côtés de celle du commerce international et du transport maritime. Le président du tribunal, Jean-Baptiste Parlos, en a donné une illustration, mercredi 7 mars, en livrant un résumé abrupt de la personnalité de l'accusé principal de cette affaire. «Au départ de Dunkerque, l'Erika était un pétrolier de près de vingt-cinq ans, appartenant à une société maltaise, contrôlée elle-même par deux sociétés libériennes, dont les actions sont détenues par un italien, en garantie d'un prêt consenti par une banque britannique (...) battant pavillon maltais, classée par une société italienne, ayant fait récemment l'objet de travaux dans un chantier du Monténégro, dotée d'un équipage recruté par une agence indienne, affrétée par une société immatriculée au Panama, filiale d'une compagnie pétrolière française, ayant conclu un contrat



avec une société britannique, filiale de la même compagnie pétrolière française, contenant une cargaison de 30 884,471 tonnes métriques de fioul, acquise par une société immatriculée aux Bermudes, également filiale de la compagnie pétrolière, qu'elle devait transporter pour être revendue à un producteur d'électricité italien dans un port en Italie... » La présentation du président n'a pas été du goût de ceux pour lesquels l'issue de ce procès revêt l'enjeu le plus lourd, à savoir les prévenus représentant l'affréteur Total. Appelé à réagir sur cette notice biographique de l'Erika, l'un d'eux, Bertrand Thouilin, ex-directeur juridique, a indiqué: «De manière générale, le monde du transport maritime est très compliqué. Mais ce n'est pas parce qu'il est complexe qu'il est opaque », «Disons que cela ne contribue pas à faciliter sa compréhension », a observé le président. Ni bien sûr celle du partage des éventuelles responsabilités juridiques dans la pollution de 400 km de côtes. Sous ses aspects souvent très techniques, l'audience a ressemblé ces premières semaines à une subtile partie de go : délimitation patiente de leur territoire de compétence par chacun des prévenus, l'armateur, le gestionnaire, la société de classification du navire, l'affréteur, mais pas encore d'attaques frontales des uns envers les autres. Elle a aussi révélé l'inégalité des rapports de forces, dont pâtit principalement pour l'heure le Registro navale italiano (RINA), auquel est revenue la responsabilité de certification du navire, pris en tenaille entre, d'un côté, l'armateur Giuseppe Savarese et le gestionnaire de l'Erika, Antonio Pollara, de l'autre les prévenus représentant le groupe Total. Celui-ci, qui a mobilisé une dizaine d'avocats, ainsi que de nombreux collaborateurs venus assister à l'audience dans les rangs du public, a d'ores et déjà marqué des points. Le premier est venu contredire la thèse soutenue par la juge d'instruction Dominique de Talancé, selon laquelle Total aurait «privilegié l'aspect commercial à l'aspect sécurité » en affrétant l'Erika dans l'urgence pour livrer 19 000 tonnes de fioul avant le 31 décembre 1999 afin de tenir ses délais sous peine d'une astreinte de 3 dollars par tonnes manquantes. D'après les calculs auxquels s'est livré le président Jean-Baptiste Parlos, il apparaît au contraire que le contrat entre Total et son client Enel était pratiquement honoré avant le départ de navire du port de

Dunkerque. «Il n'est pas sérieux de laisser croire qu'un groupe comme le nôtre pourrait se comporter comme une association de malfaiteurs stupides et cupides pour quelques dollars de plus ou de moins ! », s'était indigné l'un des dirigeants de Total, Alain-Marc Irissou, à la barre. Le deuxième point, qui n'est soutenu que par une seule partie civile représentée par Me Corinne Lepage, portait sur le produit transporté. Les accusations selon lesquelles Total aurait caché avoir transporté des produits autres que du fioul lourd et menti sur leur toxicité n'ont pas été soutenues à l'audience, en dépit des interrogations renouvelées du président. A compter du lundi 12 mars où le tribunal va examiner les conditions dans lesquelles le navire a pris la mer, en décembre 1999, un homme sera au centre des débats: le capitaine indien Karun Mathur, représenté par ses avocats, mais absent du procès.



30 mars 2007..... Au procès de l'Erika, on a reconstitué les dernières heures du pétrolier. Cela suggère que tout le monde savait que le navire coulait, sauf les autorités côtières. Le 8 décembre 1999, un peu avant minuit, l'Erika, pétrolier battant pavillon maltais, appareille de Dunkerque. Long de 183 mètres, lancé 24 ans plus tôt, le navire a embarqué 30 800 tonnes de fioul lourd numéro deux, un résidu de raffinage particulièrement visqueux. Le propriétaire de la cargaison, Total, doit le livrer à la société Enel en Italie. Le 12 décembre, au matin, au large de la pointe de Penmarc'h, en Bretagne, l'Erika se casse en deux. 19 000 tonnes de fioul s'échappent des cuves et maculent 400 km de côtes. Les 11 000 tonnes restantes seront pompées dans l'épave, sur les deniers de Total, par 120 m de fond. Alors, malchance, «fortune de mer », comme disent les marins ? Voire. Le tribunal correctionnel de Paris examine, depuis le 12 février et jusqu'au 13 juin, les conditions du naufrage. Quinze prévenus, onze personnes physiques et quatre morales, dont Total, doivent répondre des griefs de «pollution », de «mise en danger d'autrui» ou d'«abstention volontaire de combattre un sinistre ». Neuf audiences viennent d'être consacrées à la chronologie du dernier voyage de l'Erika. Les chronologies, plutôt. Chaque prévenu a la sienne. Ne manque que celle, capitale pourtant, du commandant, Karun Mathur. Le prévenu ne s'est pas présenté au tribunal. Il faut donc se contenter des procès-verbaux d'audition et des versions des autres acteurs, trop heureux de charger l'absent. Le commandant, seul maître à bord après Dieu ? Une légende, à suivre les interrogatoires conduits par le président Jean-Baptiste Parlos. De l'étude des heures qui ont précédé le naufrage, affleure plutôt l'image d'un homme sous tutelle. Un subordonné, obligé par contrat de justifier chacune de ses actions, d'informer les uns et les autres des moindres développements, de suivre des protocoles contraignants. Un greffier des mers qui passe son temps à envoyer des télex, à laisser des messages, à consigner ses faits et gestes dans le livre de bord, à remplir les formulaires exigés par les assurances,



alors que son navire se casse au milieu d'une mer démontée. Le samedi 11 décembre 1999, le commandant Mathur n'enverra pas le compte rendu de routine de la mi-journée. Vers midi, heure française, engagé dans le golfe de Gascogne, il constate une gêne anormale. Des fissures apparaissent sur le pont, à 60 m de l'avant du bateau. A 14h 08, il envoie un «mayday », un message de détresse. Plusieurs bateaux croisant dans la zone se portent à son secours. Le commandant de l'un d'eux note sur son livre de bord que les conversations évoquent «une défaillance structurelle de la coque» et l'impression que «du pétrole se déverse dans la mer ». A terre, à Etel (Morbihan), le Centre régional opérationnel de surveillance et de Sauvetage en mer (Cross) reçoit également le mayday. Il informe, à Brest, le Centre opérationnel de la marine (COM), chargé des secours. Mais, dans les échanges avec le bateau, il n'est fait aucune référence aux fissures, encore moins à un début de pollution. A bord, l'équipage transfère la cargaison entre les cuves et joue avec les niveaux des ballasts. Le pétrolier retrouve son assiette. Via la radio d'un autre bateau, le commandant appelle en Italie son gestionnaire nautique, Antonio Pollara, de la société Panship. Il envoie un télex, puis laisse un message sur une boîte vocale. Il y évoque à nouveau des fissures, «une fuite de pétrole à la mer», et «soupçonne une défaillance de coque». Au même moment, Karun Mathur indique au Cross que «tout va bien à bord», corrige son mayday et ne demande plus d'assistance. «C'est la première fois que je suis confronté au fait qu'un commandant n'ait pas fourni les mêmes informations aux différents interlocuteurs », explique Eric Geay, un des prévenus du Centre opérationnel de la marine. Les autorités côtières vont alors se désintéresser durant plusieurs heures du sort de l'Erika. Le président Parlos s'est beaucoup interrogé sur «ce manque de curiosité ». «Pour nous, c'était une fausse alerte », a insisté Eric Geay. «Je n'imagine pas un capitaine mettant en danger la vie de son équipage », a expliqué l'amiral, Michel de Monval, autre prévenu de la préfecture maritime de Brest. Les autorités pensent que l'Erika poursuit sa route. Le pétrolier a en fait viré de bord pour recevoir la houle par l'arrière et soulager la structure. Des membres de l'équipage s'aventurent sur le pont, balayé par les paquets de mer, et s'inquiètent des cassures de plusieurs mètres de long. Averti sur son portable, Antonio Pollara, le gestionnaire nautique, rejoint en urgence son bureau peu après 15 heures. Le téléphone sonne. C'est un journaliste du Lloyd's List, le quotidien du transport maritime, qui est déjà informé du mayday de l'Erika... Dans les heures qui suivent, Antonio Pollara multiplie les coups de fil, qui semblent avoir été motivés autant par le besoin de se couvrir juridiquement que par celui d'aider le commandant en difficulté. Il commence ainsi par prévenir les différents assureurs, en premier celui des armateurs, qui semblera parfaitement informé des péripéties du naufrage. Mais bientôt tous ceux qui ont à voir avec le bateau et sa cargaison, de l'armateur aux multiples courtiers, seront prévenus. Le petit monde du transport maritime n'ignore rien des problèmes du pétrolier. Total n'est pas oublié. Tenu par une clause de la compagnie, le commandant Mathur laisse un message à 18h 32 sur la ligne d'urgence de la compagnie. Mais l'homme de permanence fait ses courses dans un supermarché où le portable ne passe pas. D'autres appellent le propriétaire de la cargaison vers 20 heures. Un responsable de la compagnie entre même en contact avec le commandant Mathur à 21h 23. La conversation dure 8 minutes. Des consignes ? «Une simple recherche d'informations », tempère Bertrand Thouilin, directeur juridique de Total et prévenu à titre personnel. Tout le monde sait, dès lors. Sauf les autorités côtières. Elles apprennent vers 18 heures que l'Erika se dérouta sur Donges, près de Saint-Nazaire: Incidemment, un agent maritime parle des avaries au commandant du port, qui prévient le Cross et le COM. Il est près de 21 heures quand les autorités entendent pour la première fois parler de fissures. Le Cross reprend alors contact avec le pétrolier, qui signale des fuites internes, mais pas de pollution. Les protagonistes à terre rentrent l'un après l'autre se coucher, ou cèdent leur quart. Le commandant Mathur reste, lui, dans la tempête, par des vents qui atteignent force 10. Vers minuit, la gêne reprend. A 3 heures du matin, les cassures s'agrandissent, les pompes ne suffisent plus à écoper les tonnes d'eau qui entrent à chaque lame. A 4 heures, des raclements métalliques se font entendre. Le fioul s'écoule dans la mer. Mais le pétrolier ne le dit pas au Cross, qui le questionne par télex au même moment. Le sort du bateau, qui commence à se couper en deux est scellé. «La tôle de coque semblait flotter. Le fioul s'échappait de manière abondante. La fuite prenait une ampleur démesurée. Le navire était recouvert par la mer. J'avais la conviction que nous ne pouvions plus rester sur le bateau », a raconté Karun Mathur. Les hommes d'équipage montent sur le pont avec leur gilet de sauvetage. Vers 6 heures, l'Erika envoie un nouveau mayday, seize heures après le premier. Le commandant Mathur prévient Antonio Pollara. Celui-ci prend alors un certain nombre de mesures d'urgence, la plus surprenante étant de s'enquérir d'un responsable des relations publiques pour gérer la presse. A Brest, la préfecture maritime est en branle-bas. Les opérations de sauvetage débutent, avec des vents avoisinant 100 km/h et des creux de 14 m. Elles tournent vite au morceau de bravoure. Un hélicoptère arrive sur place et hélitreuille un plongeur. «L'équipage était paniqué, a raconté ce sauveteur. Il n'y avait aucune discipline. Ils avaient peur. » L'homme rétablit l'ordre et commence l'évacuation. Au même moment, vers 8h 10, le pétrol brise. «Le navire s'est plié en deux comme un livre qu'on referme », racontera Karun Mathur. Le bateau s'enfonce doucement et la nappe d'hydrocarbures devient impressionnante. Un problème de treuil interrompt le sauvetage, il faut attendre de vains secours aériens. Interminables minutes. Vers 10 heures, deux nouveaux hélicoptères arrivent enfin. Le commandant, son second et le plongeur français sont les derniers à quitter le navire. Des marins, à bord d'une chaloupe, sont récupérés. Les 26 hommes d'équipage sains et saufs. Parallèlement, le remorqueur Abeille-Flandres arrive sur zone en début d'après-midi et tente d'entraîner l'épave vers la haute mer, mais la poupe coule quelques heures plus tard, par 120 mètres de fond. A terre, la petite cuisine juridique continue. Sitôt sortis de l'hôpital, les membres de l'équipage sont interrogés par les gendarmes. Un avocat britannique de l'armateur explique à Karun Mathur qu'il n'a pas à répondre, et tente de s'emparer du livre de bord. Très vite, une armada d'avocats débarquent en Bretagne et tentent de mettre la main sur l'équipage. Le commandant est interrogé par les uns et les autres, avant même que l'information judiciaire ne soit ouverte. Chacun fourbit ses armes et vue des inévitables procès. Au large, le bateau vomit sa



cargaison. Les nappes d'hydrocarbures arriveront sur la côte à Noël.

- 26 avril 2007..... Procès. de l'« Erika » : les parties civiles pour une clarification des responsabilités. Devant le tribunal correctionnel de Paris, les présidents des régions touchées par la marée noire et les défenseurs de l'environnement ont fustigé un «système inique». Qui se souvenait des victimes de la marée noire après neuf semaines d'audience du procès de la catastrophe de l'Erika passées à décortiquer les us et coutumes du monde maritime, à démêler l'écheveau des contrats d'affrètement du navire, à s'interroger sur son état réel et l'épaisseur de ses tôles, à reconstituer les dernières heures avant le naufrage ? L'audition des parties civiles, depuis lundi 23 avril, a brusquement rafraîchi les mémoires. «Une couche visqueuse a recouvert le littoral le 25 décembre 1999. Joyeux Noël !, a attaqué Jacques Auxiette, président de la région Pays de la Loire. Du fioul est arrivé jusqu'en septembre 2000. » Il a rappelé le préjudice matériel subi: frais de nettoyage, aides aux entreprises aquacoles, à la pêche artisanale, campagnes de communication pour minimiser les pertes touristiques. Mais, comme Jean-Yves Le Drian, président de la région Bretagne, et François Patsouris, vice-président de Poitou-Charentes, M. Auxiette a surtout parlé de la blessure que fut la marée noire. «La souillure a été massive, a-t-il rappelé. On ne peut pas comprendre ce que ça a été quand on n'a pas senti l'odeur de mort des oiseaux mazoutés. » Des espèces protégées ont disparu de la zone touchée, a affirmé la Ligue pour la protection des oiseaux (LPO). «On peut dire que ce ne sont que quelques noms en moins sur une liste, a expliqué son président Alain Bougrain- Dubourg. Pourtant, je rappelle que la France s'est engagée à stopper la perte de biodiversité sur son territoire. » Mais comment évaluer le «préjudice écologique », non reconnu dans la loi française ? Comment chiffrer les conséquences de la destruction d'animaux ou de milieux naturels ? «Quand un chasseur tue un oiseau protégé, il encourt 9000 euros d'amende et six mois de prison, a répondu M. Bougrain-Dubourg. Peut-on tuer 150 000 oiseaux protégés impunément ?» Les trois régions, qui visent en particulier Total, s'appuient sur une étude effectuée par François Bonniex, directeur de recherche à l'Institut national de la recherche agronomique (INRA) de Rennes, qui avance un chiffre proche de 400 millions d'euros. «La mer, c'est notre maison, notre territoire, a poursuivi M. Le Drian. Nous y sommes viscéralement attachés. Nous vivons dans la peur permanente d'une nouvelle catastrophe. Voilà pourquoi nous souhaitons une clarification des responsabilités, puis des réparations. » Or, depuis le naufrage du TorreyCanyon en 1967, «on n'a pas beaucoup progressé », a relevé Pierrick Perrin, président de Vigipol, syndicat mixte de protection du littoral breton. «Nous voulons que le monde maritime se soumette à des obligations élémentaires de sécurité. Vous avez le pouvoir de faire avancer les choses », a estimé l'élú au tribunal. Pourtant, le rameur en solitaire Jo Le Guen, fondateur d'un Syndicat pour l'assainissement du monde maritime, également partie civile, en avait douté. Tonnant contre «les Etats qui acceptent un système inique, qui veut que les compagnies pétrolières soient exonérées de toute responsabilité en échange du versement d'une obole aux victimes des marées noires », il s'était adressé directement au président du tribunal Jean-Baptiste Parlos: «Pour qu'une responsabilité soit établie, il faudrait prouver une faute inexcusable et intentionnelle. Est-ce que Total a fait exprès de couler l'Erika ? Non. Est-ce que quiconque, ici, a commis une faute inexcusable? Comment le démontrer quand tout le système actuel est justement basé sur la dilution de toute responsabilité ? » «Vous posez une bonne question, celle de la marge de manœuvre de ce tribunal », a répondu M. Parlos.
- 31 mai 2007..... Procès Erika : Le capitaine Mathur veut se constituer partie civile Accusé d'avoir pris les «mauvaises décisions » lors du naufrage de l'«Erika» en décembre 1999, le capitaine indien du navire, Karun Mathur, a décidé de contre-attaquer. Prévenu dans le procès de la catastrophe écologique provoquée par le naufrage du navire sur les côtes françaises, qui a débuté en février devant le tribunal correctionnel de Paris, M. Mathur ne s'est jamais présenté à l'audience et fait l'objet d'un mandat d'arrêt international. Son avocat, Me Michel Quimbert, devait annoncer, mercredi 30 mai, que son client avait décidé de se constituer partie civile, notamment contre la société italienne de classification du navire RINA, au motif que sa vie avait été mise en danger par un bateau corrodé. Il envisage de demander 500 000 euros d'indemnisation. Le réquisitoire, au procès, est attendu, lundi 4 juin, dans l'après-midi.
- 4 juin 2007..... Procès de l'Erika: le réquisitoire : Après plus de trois mois d'audience, deux semaines de plaidoiries de parties civiles, le procès de l'Erika entre aujourd'hui dans son ultime phase, avec les réquisitions de l'accusation suivies des plaidoiries de la défense. Il doit s'achever le 13 juin. Mais le jugement ne devrait pas intervenir avant la fin de l'année 2007 ou début 2008. Le 12 décembre 1999, le naufrage du chalutier, au large des côtes bretonnes, avait provoqué une immense marée noire...
- 4 juin 2007..... Erika : Au tribunal correctionnel de Paris, condamnation requise contre Total. Le propriétaire de l' "Erika", le gestionnaire, le capitaine indien, l'affréteur Total SA: tous coupables de "désinvolture". C'est la conclusion du procureur du tribunal correctionnel de Paris qui a prononcé son réquisitoire. "A chaque fois on a choisi l'économie au détriment de la sécurité" a-t-il pesté, résumant le naufrage de l'Erika qui avait provoqué une marée noire en 1999. Laurent Michel a donc requis les amendes maximales encourues contre Total SA et l'une de ses filiales Total Petroleum Services Ltd, c'est-à-dire 375 000 euros pour "pollution maritime". "Les conditions dans lesquelles le bateau" a été inspecté "puis affrété par le groupe Total comptent au nombre des causes de la pollution" a estimé le procureur. Les peines encourues sont en "décalage" avec les dommages subis, a observé pour sa part le deuxième procureur qui, chose rare, a expressément invité le tribunal "à faire jurisprudence sur l'action civile". Les deux magistrats ont estimé entre 500 millions et un milliard d'euros les dommages et intérêts réclamés par la centaine de parties civiles. La peine maximale d'une année de prison éventuellement assortie du sursis et de 75 000 euros d'amende a également été réclamée pour les deux Italiens propriétaire et exploitant de



l'"Erika" qui connaissaient la "corrosion manifeste, évidente et généralisée" du navire. "Une imprudence fautive", a tranché M. Michel puisque les deux hommes n'ont pas "consacré à l'entretien de l'Erika les moyens qu'exigeait le souci d'en contenir la corrosion". La même sévérité a logiquement prévalu pour RINA, la société italienne de classification qui n'a pas "par complaisance pour son client" vérifié s'il avait pu y avoir erreur dans la classification et la certification initiales de l'Erika". A ce titre, 375 000 euros d'amende ont été requis. 10 000 euros d'amende ont également été réclamés contre le capitaine indien de l'Erika pour "pollution maritime", car dès le départ il avait "constaté des anomalies". Les procureurs ont en revanche requis la relaxe pour l'un des gestionnaires du RINA, le directeur du service des affaires juridiques de Total et quatre responsables des secours français.

5 juin 2007..... Au procès de l'Erika, les victimes invoquent le «dommage écologique». Au terme de leurs plaidoiries, qui devaient s'achever hier, les parties civiles réclament près de 1 milliard d'euros aux prévenus. Que vaut un eider à duvet nicheur ? Comment calculer le coût d'un rocher maculé de fioul, d'une plage semée de boulettes toxiques? L'atteinte à l'écosystème, à la beauté ou à l'équilibre d'un site peut-elle s'évaluer de manière sonnante et réverbérante ? Devant le tribunal correctionnel de Paris, les parties civiles ont abordé la question du «préjudice écologique» lors du procès de l'Erika. Une catastrophe qui a durablement meurtri quatre cents kilomètres de littoral et englue entre 150 000 et 300 000 oiseaux pouvait sembler une bonne occasion de porter ce thème à la barre. Les plaidoiries des parties civiles auront duré plus de deux semaines et devaient s'achever, hier, avant les réquisitions du procureur prévues ce même jour. Le nombre des plaignants n'a cessé d'augmenter au cours du procès qui doit se conclure le 13 juin. Ils seraient quelque 110 et leurs demandes de dommages et intérêts avoisinent le milliard d'euros, dont 153 millions exigés par l'Etat et 150 millions par les régions. Mais moins de la moitié des demandeurs a pris la peine de se déplacer, se contentant de réclamations écrites. Ils étaient encore moins nombreux à faire preuve d'assiduité lors des débats. Un dilettantisme qui a agacé le président Jean- Baptiste Parlos, découvrant, chaque jour, de nouvelles prétentions financières provenant d'obscures associations. «Le dossier a pris vingt volumes en quinze jours», constatait le juge. «Petite journée», ironisait un avocat de la défense, après une audience où les factures présentées avoisinaient une dizaine de millions d'euros. L'ardoise soumise par les victimes de la marée noire intègre le préjudice économique, notamment les dépenses de nettoyage, aisément justifiable sur facture ou sur bilan comptable. Elle détaille aussi le préjudice moral et l'atteinte à l'image, reconnus de longue date par la justice. Elle tente d'inclure ce «préjudice écologique» qui n'est pas encore reconnu par le droit français. Me Thomas Dumont, avocat du département du Morbihan, a invité les juges à participer à la «construction de la jurisprudence française». « Le naufrage a eu des conséquences écologiques qui ont vocation à être réparées. Il est temps de faire droit à la reconnaissance du vivant non commercial », a insisté Me Xavier Kelidjian, avocat de la Ligue pour la protection des oiseaux (LPO). Et d'inciter le tribunal à oser innover : «Vous avez l'occasion de faire évoluer la chose plus rapidement que le temps du législateur ». «Doucement!» a alors susurré le président Parlos, comme écrasé par l'honneur. Le dommage écologique est incontestable a estimé Me Christian Huglo, représentant plusieurs communes sinistrées. «Mais qui a qualité à agir ? » Les collectivités territoriales, qui ont légalement en charge la gestion du patrimoine naturel ? Les associations de protection de l'environnement qui travaillent sur ces dossiers à l'année ? Les personnes physiques qui ont eu à subir les conséquences du désastre sur le pas de leur porte ? Chacun a défendu la pertinence de sa réclamation. Me Jean-Pierre Mignard, représentant la Bretagne, les Pays de la Loire, le Poitou-Charentes ou le département du Finistère, devait, lui aussi, défendre l'idée d'un dommage écologique, mais en l'habillant sous une forme juridique déjà familière dans les tribunaux. «Le dommage écologique se conçoit comme le préjudice moral d'une atteinte au patrimoine naturel. Il ne peut s'entendre qu'à travers un préjudice humain. C'est une souffrance sociale. » Mais avant toute indemnisation, écologique ou autre, encore faut-il que le tribunal établisse des responsabilités pénales dans le naufrage. Au premier chef, celle de Total, prévenu solvable s'il en est, le plus à même de payer les notes présentées. Bref, cette «poche profonde», selon la formule de Me Daniel Soulez-Larivière, défenseur de la compagnie pétrolière, que les parties civiles ont tenté d'atteindre dans leurs plaidoiries. «La responsabilité de Total est engagée », a plaidé Me Alexandre Varaut. L'avocat du conseil général de Vendée a dénoncé l'opacité du milieu maritime. «Au-dessus de la mer flotte un brouillard de normes », a-t-il constaté. Ce rideau et la multiplication de «faux nez» ne visent, selon lui, qu'à protéger l'acteur essentiel, la compagnie pétrolière, et à «externaliser la sécurité». De par son âge, de par les inspections menées à bord, Total ne pouvait ignorer que le bateau était dangereux, a-t-il insisté. «La corrosion, c'est un défaut apparent », pas un vice caché, a affirmé Me Xavier Delplanque, avocat du Morbihan. Me Benoît Chabert, représentant l'Etat, devait, de son côté, réfuter l'idée d'un accident, d'une fortune de mer. Me Mignard devait, lui, pointer que Total est intervenu dans la marche du navire et donc dans la course des événements. «Les instructions au voyage [établies entre l'affrèteur et le navire transportant sa cargaison] comportaient des indications sur la gestion nautique», rappelle-t-il. La compagnie a eu des conversations directes avec le commandant du bateau, dans la soirée qui a précédé le naufrage. Pour en conclure que «l'affrèteur est un acteur hégémonique».

5 juin 2007..... Au procès de l'Erika, la défense réfute la passivité des secours. Les avocats des quatre membres des secours à terre ont demandé leur relaxe dans le procès de l'Erika. ils estiment qu'on ne pouvait leur reprocher leur passivité le 11 décembre 1999, veille du naufrage du pétrolier à l'origine d'une marée noire sur 400 km de côtes. Leurs avocats, les premiers à s'exprimer pour la défense devant le tribunal correctionnel de Paris, ont pris la suite du ministère public qui avait requis la relaxe des quatre hommes du chef d'abstention volontaire de combattre un sinistre. La procureure Marjorie Obadia s'était justifiée en soulignant notamment que ce jour-là, en pleine "tempête" dans l'Atlantique, les secours côtiers



manquaient de moyens et étaient débordés par "d'autres événements urgents" . Ce samedi 11 décembre, ils s'occupaient entre autres du sort d'un vraquier dérivant près des côtes et pour lequel le risque de pollution était déjà avéré, à l'inverse de ce qu'indiquaient les messages du capitaine de l'Erika Karun Mathur. En somme, "les autorités côtières n'avaient pas conscience d'un sinistre qualifié", a résumé Me Matthieu Brochier, avocat de M. de Monval. Il a souligné que jusqu'au moment de quitter son service ce soir-là, M. de Monval n'avait cessé d'avoir "confiance dans la parole du capitaine du navire". Son second message de détresse entraînant le déclenchement des opérations de sauvetage de l'équipage ne sera lancé que le lendemain vers 6 heures. De son côté, Me Saint-Palais s'en est pris vertement à la juge Dominique de Talancé, chargée du dossier, et selon lui responsable "des accusations infamantes, injustifiées" portées contre les secouristes. Les officiers du COM seraient venus travailler ce samedi là, jour de repos, "parce qu'ils savaient qu'il y avait au large, en difficulté, un navire affrété par Total", a ironisé l'avocat. "C'est absolument inconcevable mais cela a été conçu". Les défenseurs de Total doivent s'exprimer demain.

7 juin 2007..... Au procès du naufrage de l'Erika, Total plaide la relaxe. Total aurait été victime d'un "vice caché". Les avocats de la compagnie pétrolière ont commencé hier à plaider la relaxe ainsi que celle de deux filiales et de son directeur juridique Bertrand Thouillin au motif que la société avait été trompée sur l'état de l'Erika et n'avait par conséquent commis aucune faute en affrétant le pétrolier qui s'est brisé au large des côtes bretonnes en décembre 1999. Depuis le début du procès devant le tribunal correctionnel de Paris, les conseils de la multinationale rejettent la responsabilité du naufrage, et de la marée noire qui s'en est suivie, sur la société de classification italienne Rina, qui a donné ses certificats de navigabilité à l'Erika, et sur le commandant du navire qui aurait mal géré la crise. Me Aurélien Boulanger a insisté sur le fait que le "vetting", l'inspection des navires effectuée par les compagnies pétrolières elles-mêmes, ne relevait d'aucune obligation légale mais seulement d'une démarche volontaire. Aucune négligence ne pourrait donc être reprochée. "Total n'est pas un organisme habilité au contrôle des navires. Il faut pouvoir faire la différence entre la corrosion et la simple rouille, c'est le travail des ingénieurs", pas celui des firmes pétrolières, " a lancé Me Emmanuel Fontaine, un des avocats de Total SA. D'autre part, l'avocate de Bertrand Thouillin affirme que son client "ne peut en aucun cas être un auteur de la pollution maritime qui nécessitait un lien de causalité entre la faute et l'accident en mer", en rappelant que le parquet avait requis sa relaxe. La relaxe a également été réclamée hier par Me Baudouin de Moucheron, le conseil de Total Transport Corporation (TTC), une filiale panaméenne de Total SA, mandatée par la maison mère pour organiser les affrètements de navires pétroliers. Me Daniel Soulez-Larivière, dernier à plaider pour Total, a évoqué la thèse de la "diabolisation " du géant pétrolier aux "deep pockets" (poches profondes). "Dans tout grand sinistre qui suscite l'émotion du public, il faut trouver un diable, c'est Total", a dit l'avocat. Le procès doit s'achever mercredi prochain mais le jugement du tribunal ne sera pas rendu avant plusieurs mois.

8 juin 2007..... Affaire Erika : les avocats de Total demandent au tribunal de «se détacher des fantasmes ». Les six avocats de la multinationale se sont relayés pour demander la relaxe et ont dénoncé le côté «compassionnel » du procès. «Profil bas », ne cessait de répéter le personnage incarné par Dustin Hoffman dans le film Héros malgré lui: l'homme savait s'attirer des ennuis en s'exposant sous les projecteurs. Héros malgré lui du procès Erika, le groupe Total n'a cessé de se répéter ce credo: profil bas. Mercredi 6 juin, à l'occasion des plaidoiries de la défense devant le tribunal correctionnel de Paris, la compagnie pétrolière a tenté de démontrer qu'elle n'était pas la firme toute-puissante qu'on avait bien voulu présenter, pilotant en sous-main le transport maritime. Demandant chaque fois la relaxe, les six avocats de Total SA, de ses deux filiales et de son responsable du transport maritime, Bertrand Thouillin, ont tenté de faire oublier la multinationale, trop belle, trop riche, présumée coupable pour cela, et de rappeler sa fonction juridique dans le dossier : un simple affréteur ayant confié sa cargaison à des tiers. Ils ont essayé de démontrer l'inanité de poursuites contre un acteur accessoire dans le naufrage, se campant presque en lampiste. «L'affrètement d'un navire qui dispose de tous ses certificats n'est pas en soi une faute », a expliqué Me Nathalie Franck. Mais difficile de se faire passer pour un comparse. «Pour tous, c'est bien le procès de Total », a déploré Me Chantal Bonnard. «Nous avons parfois l'impression d'être le seul prévenu, coupable d'avoir eu les moyens de tout faire et de n'avoir rien fait », a assuré Me Emmanuel Fontaine. Me Aurélien Boulanger a critiqué «un postulat de base: tout ce que fait Total est mal». Me Baudouin de Moucheron a dénoncé «la volonté farouche des accusateurs d'atteindre la poche profonde», la plus à même de payer d'éventuelles réparations. «Dans tout grand sinistre, il faut trouver un diable disponible. Le diable c'est Total », a insisté Me Daniel Soulez-Larivière. Défendant avec brio l'humilité de son client, convoquant tour à tour Montesquieu et Fernand Raynaud, le conseil a demandé au tribunal de «bien vouloir se détacher des fantasmes» qui entourent la compagnie pétrolière. Il a dénoncé le côté «compassionnel» du procès où «les pressions des victimes sont considérables et défavorables à la sérénité de la justice». Il a condamné les «opérations intellectuelles », les «contorsions » dont aurait usé l'accusation pour impliquer pénalement la compagnie. «Il faut appliquer le droit tel qu'il est et pas tel qu'il devrait être. Or, en droit, l'affréteur n'est pas responsable. Il ne peut pas être poursuivi dans le cadre d'un accident maritime », a-t-il martelé. Au risque parfois de tunnels juridiques aussi lourds que des codes de procédure pénale, les avocats ont fait valoir les arguments de droit qui, au-delà des prétentions morales, les exonèrent. Ils ont insisté sur la prééminence de la convention internationale Marpol, plus coulante: sur le droit français. Ils ont encore relativisé l'importance du vetting - le contrôle de l'état du bateau effectué par les compagnies pétrolières -, qui avait été beaucoup critiqué pendant les débats, ramenant cette procédure à «une bonne pratique de la profession ». Idem pour les instructions au voyage passées avec le pétrolier qui n'indiquerait en rien une volonté de s'immiscer dans la marche du



navire. «Total a eu moins d'informations que les autres et plus tardivement », a expliqué M' Boulanger. Profil bas, vraiment.

13 juin 2007..... Fin de procès pour l'Erika : Après quatre mois et un jour de débats, les trois magistrats de la 11e chambre du tribunal correctionnel de Paris vont désormais délibérer sur le sort à réserver aux quinze prévenus parmi lesquels l'affréteur du pétrolier, la société Total, et le capitaine indien du navire. Leur jugement a été mis en délibéré au 16 janvier 2008. Quatre mois à se chamailler sur les lisses de pont et les épaisseurs de tôle, à s'invectiver sur les plans d'urgence ou les chartes-parties, à se jeter au visage les expertises et les jurisprudences, à s'écharper à grands coups de «shipping », de «trading », de «mayday» et autres anglicismes ont fini par créer des liens entre les acteurs. Le président Jean-Baptiste Parlos a rappelé «le caractère exceptionnel de ce procès », lourd navire qu'il aura su mener d'abord avec autorité puis, tout risque de mutinerie écarté, avec bonhomie. Exceptionnel, le jugement du tribunal, qui sera rendu le 16 janvier 2008, le sera également en raison de la nature du dossier : une catastrophe écologique. Les avocats n'ont pas manqué de rappeler aux magistrats que leur décision fera jurisprudence, et peut-être date, notamment en cas de reconnaissance d'un «préjudice écologique» qui n'est pas encore inscrit dans le droit français. Autant et peut-être plus que l'éventuelle condamnation pénale ou relaxe des prévenus, dont la société Total, l'enjeu du délibéré concerne les demandes civiles d'indemnisations exigées par les victimes et avoisinant le milliard d'euros. «Ce déplacement du centre de gravité du procès n'aura pas échappé au tribunal », a assuré le président Parlos. Reste que quatre mois au long cours n'ont pas permis de trancher formellement sur les causes du naufrage du pétrolier, le 12 décembre 1999, au large de la Bretagne. Les 49 experts convoqués à la barre par les différentes parties, chacun présentant son explication, ont provoqué l'effet recherché: embrouiller les responsabilités. Les 160 volumes du dossier, truffés d'équations contradictoires sur la résistance des métaux, ne seront pas d'un plus grand secours. La défense s'est engouffrée dans ce maquis de chiffres et d'hypothèses. Me Olivier Metzner, avocat de la Rina, la société de classification de l'Erika, a relevé l'«absence de certitudes», de «vérités techniques ». «Qu'a-t-on ? Une colère, c'est vrai, des Bretons et des professionnels qui ont vu leurs côtes souillées. Mais est-ce que cette colère induit une faute pénale ? » «Pourquoi l'Erika a coulé ? Sans certitudes, comment entrer en voie de condamnation ? a demandé Me Pierre-Olivier Sur, avocat de Giuseppe Savarese, l'armateur italien. On dit la rouille, la rouille, la rouille, comme, dans Le Malade imaginaire, on disait le poumon, le poumon, le poumon. Mais le navire bénéficiait de tous ses certificats,» «Rien n'est démontré en matière de causalité directe », a également souligné Me Vincent Asselineau, avocat d'Antonio Pollara, le gestionnaire du navire. Tous les prévenus ont demandé la relaxe.

16 janvier 2008..... Huit ans après le naufrage du pétrolier, après quatre mois d'audience et sept délibérés, c'est l'épilogue du premier grand procès en France de la catastrophe de l' **Erika**. Le Tribunal correctionnel de Paris fait œuvre de jurisprudence en reconnaissant le préjudice écologique et en condamnant l'affréteur du pétrolier, Total, qui se voit infligé 192 millions d'euros de réparations avec les autres responsables de la marée noire (l'agence italienne Rina, l'armateur et le gestionnaire du navire). Dix jours plus tard, on apprend que Total fait appel mais décide de verser les dommages et intérêts.

17 janvier 2008..... Après quatre mois d'audience et sept de délibérés, c'est enfin l'épilogue du procès du naufrage de l'Erika. Voici le détail des peines : → TOTAL SA: La compagnie n'était pas l'affréteur - intouchable selon les conventions internationales mais a commis une "faute d'imprudence" qui a eu "un rôle causal dans le naufrage". En tant que personne morale, elle est condamnée pour pollution à l'amende maximale de 375 000 euros, comme l'avait requis le parquet. Ses deux filiales, Total Petroleum Services limited (TPS) et Total Transport Corporation (TPC), ont en revanche été relaxées, ainsi que l'ancien directeur des affaires juridiques du service trading/shipping Bertrand Thouillin. → L'agence italienne RINA: Reconnue coupable du délit de pollution, elle est condamnée à l'amende maximale de 375 000 euros, conformément aux réquisitions. Son dirigeant Gianpiero Ponso a été relaxé. → L'armateur italien GIUSEPPE SAVARESE: Reconnu coupable du délit de pollution, il est lui aussi condamné en tant que personne physique à l'amende maximale de 75000 euros. Le ministère public avait requis un an de prison avec possibilité de sursis et 75 000 euros d'amende. → Le gestionnaire italien ANTONIO POLLARA: Il est condamné pour pollution à 75000 euros d'amende, alors que le parquet avait demandé un an de prison avec possibilité de sursis et 75 000 euros d'amende. → Les AFFRETEURS: Mauro Clemente et Alessandra Ducci, auprès de qui Total a à son tour loué le navire pour un voyage, ont été relaxés comme l'avait requis le ministère public. → Le capitaine indien KARUN MATHUR : Absent au procès, il a été relaxé, alors qu'une amende de 10 000 euros pour pollution et la relaxe pour la mise en danger de la vie d'autrui avaient été demandées. → Les quatre membres des secours: ils ont été, comme requis par le ministère public, relaxés du délit d'abstention volontaire de combattre un sinistre. → DOMMAGES et INTÉRÊTS: 192 millions d'euros devront être versés aux parties civiles solidairement par Total SA, Rina, Giuseppe Savarese et Antonio Pollare. Parmi les principales parties civiles concernées, l'Etat touchera 153 millions d'euros, la région Bretagne 5,5 Meuros, les Pays-de-la-Loire 4,7 Meuros, le Poitou-Charentes 1 Meuros, le département du Finistère 4,3 Meuros, celui du Morbihan 2 Meuros (dont 1 million pour "préjudice écologique"), celui de la Loire-Atlantique 5,2 Meuros, et enfin la Vendée 2 Meuros.

17 janvier 2008..... Fin du procès de l'Erika. Total a été "imprudent" en louant un pétrolier vieux et mal entretenu, le propriétaire et le gestionnaire n'auraient pas dû mégoter sur ses réparations: la justice les a condamnés solidairement à 192 millions d'euros pour la marée noire de l'Erika, inscrivant pour la première fois dans le droit le principe d'un "préjudice écologique". Leur condamnation solidaire permet aux parties civiles de réclamer leurs dus à un des condamnés, de préférence le plus riche, à charge pour lui de se faire rembourser les quote-parts auprès des autres. Ce qui inquiète Total,



dont les poches sont de loin les plus garnies avec des bénéfiques records de 12,6 milliards en 2006. De cette marée noire, Total ne saurait donc se laver les mains. Sa part de culpabilité dans la souillure des côtes bretonnes vient d'être établie par le tribunal correctionnel. Au regard de l'opinion publique, cela semble relever de l'évidence. Mais, juridiquement, l'affaire était loin d'être jouée d'avance. Pendant tout le procès, le groupe pétrolier a tenu le cap d'une défense élémentaire: "L'affrètement, en aucun cas, n'est responsable du voyage". Voyez ça avec les gens de mer, nous ne sommes pas concernés. De fait, les conventions internationales limitent la responsabilité au propriétaire, au gérant ou au capitaine du navire. Reste que Total, au terme de la visite de contrôle (le fameux vetting), avait jugé le rafiote apte à naviguer. Sa "faute d'imprudence", motivée par l'obsession de "réduire les coûts", a eu un "rôle causal" dans le naufrage. Et la loi française sur la pollution maritime, depuis 1983, sanctionne ce genre de légèreté. Au-delà des indemnités à verser aux victimes, cette décision pèse symboliquement. Tout le transport pétrolier, obnubilé par la course aux profits, est appelé à revoir ses pratiques. Désormais, les atteintes à l'environnement lui coûteront cher - et d'abord en terme d'image. On n'affrètera plus impunément des bateaux-poubelles improbables, avec une coque de 25 ans d'âge, corrodée et mal entretenue... Les associations écologistes s'émerveillent d'un "événement historique". Touché, coulé ? Pas encore. Le combat judiciaire dure plus longtemps qu'une bataille navale. Me Soulez-Larivière le sait. Il incite déjà son prestigieux client Total SA à faire appel d'une condamnation "pas juste". Autant dire qu'un nouveau procès de l'Erika se profile à l'horizon. D'ici deux ou trois ans...

18 janvier 2008..... Erika: Total doit reconnaître ses torts. Reconnu coupable de "faute d'imprudence" et de «pollution maritime», Total a été condamné aujourd'hui à l'amende maximale de 375 000 euros pour le naufrage de l'Erika, à l'origine d'une gigantesque marée noire en 1999. Outre cette faute d'imprudence qui a joué «un rôle causal dans le naufrage de décembre 1999 et comme telle a provoqué l'accident», un tribunal reconnaît, pour la première fois en France, l'existence d'un préjudice écologique "résultant de l'atteinte portée à l'environnement", ouvrant notamment droit à réparation aux associations de défense de l'environnement. Les associations de défense de l'environnement, ou les collectivités gérant des espaces naturels, ont le droit de «demander réparation, non seulement du préjudice matériel et du préjudice moral, directs ou indirects, causés aux intérêts collectifs qu'elles ont pour objet de défendre, mais aussi de celui résultant de l'atteinte portée à l'environnement», même si aucun intérêt économique n'a été lésé, a statué le tribunal. Une décision qui devrait faire jurisprudence. Certes, ces 192 millions d'euros n'atteignent pas le milliard d'euros que réclamaient les 101 parties civiles pour la destruction de la nature et de la vie sauvage - plus de 150 000 oiseaux morts et 400 km de côtes souillées - et le coup d'arrêt porté à l'économie suite au déversement de 20 000 tonnes de fioul lourd, ultra-polluant sur les rivages français, mais le jugement est satisfaisant en ce qu'il porte un coup d'arrêt à l'irresponsabilité environnementale. France Gamberre, Présidente de Génération Ecologie, a réagi aux déclarations faisant état du souhait de Total de faire appel: «Le courage c'est d'accepter ce verdict. La honte pour les entreprises concernées serait de faire appel et de retarder d'autant l'indemnisation de ceux qui ont fait en sorte que la vie reprenne». (Yoann GONTIER, Porte parole et Délégué national à la Jeunesse de Génération Ecologie)

18 janvier 2008..... Justice écologique sur l'affaire Erika : D'ans l'attente d'éventuels recours, rien ne garantit encore que le jugement du tribunal de grande instance de Paris dans l'affaire de l'Erika fera jurisprudence. Mais il faut le souhaiter. En effet, huit ans après le naufrage de ce pétrolier et la marée noire qu'il avait provoquée sur les côtes de Bretagne, au terme d'une procédure et d'un procès fleuves, ce sont l'ensemble des acteurs de cette catastrophe qui sont condamnés conjointement - et lourdement - au nom du «préjudice environnemental» qu'ils ont causé. Et, en particulier, la compagnie pétrolière Total, accusée d'«imprudence». Le premier procès jamais tenu en France sur une marée noire débouche donc sur une importante avancée de la jurisprudence. C'est évidemment une bonne chose, tant le cynisme des «voyous des mers» (selon l'expression de Jacques Chirac restée dans les annales) se nourrissait depuis toujours de l'opacité des règles du transport maritime et de l'impunité très large qu'elle assurait à ses acteurs. Le jugement du tribunal de Paris comporte, en effet, deux innovations décisives. Pour la première fois, un préjudice résultant de «l'atteinte causée à l'environnement» est reconnu par la justice. La Charte de l'environnement adoptée en 2005 et annexée à la Constitution française avait fixé le principe selon lequel «toute personne doit contribuer à la réparation des dommages qu'elle cause à l'environnement». Le jugement du 16 janvier en tire les conséquences pratiques, sans se laisser paralyser par les querelles de définition du dommage et de la responsabilité qui prévalaient jusqu'à présent. La deuxième «percée» réalisée par le tribunal de Paris concerne, précisément, la responsabilité. En condamnant tous les acteurs de cette affaire - depuis l'affrètement Total jusqu'au gestionnaire technique du navire en passant par le propriétaire et la société de Classification qui avait délivré le certificat de navigabilité du pétrolier -, il évite de se laisser engluer dans les méandres d'une réglementation internationale taillée sur mesure pour diluer les obligations de chacun. Avec une conséquence qui devrait être salutaire : si le principe pollueur-payeur s'applique désormais à tout le monde, on peut espérer que cela accélère sérieusement la mise en œuvre des règles, notamment européennes, destinées à prévenir les accidents. Bien sûr, certains ne manqueront pas de pointer les risques d'une telle justice écologique et des responsabilités tous azimuts qu'elle pourrait, demain, mettre en jeu: toute activité humaine - industrielle, agricole ou touristique, par exemple - ne porte-t-elle pas, peu ou prou, atteinte à la nature ? A ce stade, toutefois, l'objection ne tient pas, tant le rapport des forces était jusqu'à présent déséquilibré entre les pollueurs et leurs victimes.

18 janvier 2008..... Les nouvelles stratégies des pétroliers quant aux marées noires. Les cabinets d'avocats spécialisés de



Londres, de New York ou du Pirée vont s'empresser de traduire les quelque 300 pages du jugement rendu, le 16 janvier, dans le dossier de la marée noire de l'Erika. Le jugement du tribunal correctionnel de Paris oblige en effet à «une nouvelle façon d'appréhender le trafic maritime » et à une « reconstruction du système », selon Me Daniel Soulez-Larivière, l'avocat de Total. Pour la première fois au monde, un affréteur se voit condamner dans le naufrage du navire qui transportait sa cargaison. Le transport pétrolier pensait bien s'être prémuni d'un tel malheur en édifiant une muraille de conventions internationales. Signés par la France, ces textes sont établis notamment par l'Organisation maritime internationale (OMI), surnommée l'ONU de la mer, une institution basée à Londres. Le poids de chaque pays y est fonction du tonnage qu'il enregistre. Les «pavillons de libre immatriculation », plus connus comme « pavillons de complaisance », qui regroupent 60% de la flotte mondiale, y font donc la loi. Des pays comme les Bahamas, le Liberia ou le Panama, souvent représentés par des hommes de loi angle-saxons, décident des contraintes qu'ils s'appliquent. Ainsi de la convention qui traite de la pollution maritime (Marpol) ou du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Fipol). Marpol limite la responsabilité pénale aux seuls armateurs et capitaines, dans des circonstances précises, dégazages ou «action téméraire». Le Fipol plafonne la responsabilité financière en cas de marée noire, quelle que soit l'importance du préjudice. Estimant cette répression insuffisante, les Etats-Unis ont mis en place en 1990 un système plus sévère de responsabilités financières. Les victimes de la marée noire de l'Exxon Valdez, en 1989, en Alaska, ont obtenu des tribunaux d'appel 2,5 milliards de dollars. Exxon a également été contraint de payer l'intégralité des frais de nettoyage, soit encore 2,2 milliards de dollars. A Paris, dix-huit ans plus tard, un tribunal français a, à son tour, traversé le paravent des règles maritimes internationales. Il a imposé une loi de terrien, une loi française, celle de 1983 sur la pollution. Son jugement contribuera-t-il à moraliser le transport maritime au large de la France et dans d'autres eaux ? Les 192 millions d'euros exigés en réparation s'ajoutent aux 184 millions déjà payés par le Fipol et aux 200 millions versés par Total pour restaurer les côtes et pomper le reste de la cargaison. La facture devient lourde. Du coup, les compagnies pétrolières semblent plus pointilleuses sur les navires qui transportent leurs produits. Total a abaissé leur limite d'âge. Intertanko, la puissante association des propriétaires de pétroliers, veut réformer la profession. L'augmentation du prix du fret pétrolier aide à cet assainissement. Reste que les produits à plus faible valeur ajoutée, les fiouls lourds, qui sont également les plus polluants, continuent d'être transportés par les plus mauvais navires, comme l'ont pointé les juges. Mais avec cette condamnation, le monde maritime pourrait être tenté d'opacifier plus encore le système. Après les lourdes réparations de l'Amoco Cadiz et de l'Exxon Valdez, les compagnies pétrolières ont cessé d'armer leur propre flotte, pensant ainsi s'exonérer. Elles pourraient cette fois renoncer à leur rôle d'affréteur. C'était déjà le cas avec le Prestige, naufragé en novembre 2002, en Espagne, dont le procès devrait prochainement s'ouvrir. La cargaison appartenait à un intermédiaire, une obscure société helvético-russe basée à Zoug, en Suisse. Evidemment insolvable.

26 janvier 2008..... Affaire de l'Erika : le pétrolier Total fait appel de la décision de justice, accepte de verser 192 millions d'euros, mais demande aux parties civiles de se désister en échange des dommages et intérêts. Après neuf jours de réflexion, Total a décidé de faire appel de sa condamnation pour «pollution» prononcée par le tribunal correctionnel de Paris dans le procès du naufrage de l'Erika, le 16 janvier. En même temps, la compagnie a fait part de sa proposition de verser aux parties civiles «immédiatement et de manière irrévocable» le montant total des dommages et intérêts fixés par le tribunal, soit 192 millions d'euros, à condition que celles-ci renoncent de leur côté à faire appel, ce qui les priverait d'indemnités lors du second procès. Le délai que s'est accordé Total illustre le dilemme auquel la compagnie a été confrontée. «Si j'avais pu refermer [ce dossier], je l'aurais fait, croyez-moi. Nous ne faisons pas appel par plaisir. Je le fais par devoir de chef d'entreprise. Ce jugement s'en prend à la "poche profonde", au groupe qui fait des bénéfiques, mais il ne contribue pas à responsabiliser toute la chaîne maritime », a déclaré le directeur général du groupe, Christophe de Margerie, dans un entretien au quotidien Ouest-France, le 26 janvier. Sur le fond, Total estime sa condamnation «injustifiée ». «En tant qu'utilisateur de bateaux, Total n'a pas à se substituer aux sociétés de contrôle et de classification, à l'armateur et à l'Etat du pavillon: ce n'est ni son rôle ni son métier », souligne la compagnie dans un communiqué. Mais la volonté de poursuivre une bataille juridique, soutenue dès le départ par l'avocat de Total, Me Daniel Soulez-Larivière, devait tenir compte d'un double risque. D'une part celui que représente, pour la communication du groupe, la contestation d'un jugement très favorablement accueilli par l'opinion publique et les responsables politiques. D'autre part, la possibilité, en cas de condamnation en appel, de voir la facture des dommages et intérêts s'alourdir alors que le montant accordé par le tribunal - 192 millions d'euros, dont seulement 1315 000 euros au titre de l'atteinte à l'environnement - est largement inférieur au milliard demandé par les parties civiles. Cette hypothèse a conduit le groupe à proposer de payer la totalité de la somme à laquelle il a été condamné solidairement avec les autres prévenus reconnus coupables, en échange du désistement des parties civiles. «On nous propose un troc qui fait litière de la dignité des collectivités territoriales», observe Me Jean-Pierre Mignard, l'avocat des régions Bretagne, Pays de la Loire et Poitou-Charentes. «La réparation d'un dommage et celle d'une reconnaissance de la responsabilité pénale des acteurs de la chaîne du transport sont liées et indivisibles. Les régions ne veulent pas être achetées. Elles défendent un intérêt public », ajoute l'avocat. La proposition de Total a d'ores et déjà été déclinée par le président (PS) de la région Pays de la Loire, Jacques Auxiette. «Que le groupe pétrolier fasse appel pour dégager sa responsabilité pénale est inacceptable, c'est pourquoi la région refusera cette manœuvre et fera appel », indique-t-il, en invitant l'Etat à prendre la même initiative. Les parties civiles ont cinq jours pour se prononcer.

28 janvier 2008..... Après l'appel en justice de Total dans l'affaire de l'Erika, des collectivités locales et des organisations



écologistes ont annoncé leur intention de faire appel du jugement intervenu dans l'affaire de l'Erika. Mécontentes de l'appel décidé par Total (et de sa proposition d'indemniser les parties civiles qui se désisteraient), Greenpeace, la Ligue de protection des oiseaux, la Région Pays-de-la-Loire ou encore la commune de Batz-sur-Mer ont ainsi fait appel du jugement du tribunal, qui avait condamné le groupe à 375 000 euros d'amende et solidairement à 192 millions d'euros de dommages et intérêts. La région Bretagne a annoncé aussi qu'elle ferait appel du jugement prononcé, "regrettant l'attitude de Total" et estimant que, "dans cette affaire, l'argent ne se substituera pas au droit". Le pétrolier s'était dit prêt à indemniser "immédiatement" les victimes si celles-ci renonçaient à un second procès. La Vendée fait également appel du jugement qui avait condamné Total à 375 000 euros d'amende et solidairement à 192 millions d'euros de dommages et intérêts.

2 février 2008..... Erika : Les parties civiles se divisent sur la proposition d'indemnisation de Total. Unies à la barre pour agonir les pollueurs, les victimes de la marée noire de l'Erika sont aujourd'hui en pleine zizanie juridique. Les quatre condamnés, dont Total SA, ont déjà fait appel du jugement rendu le 16 janvier. Les parties civiles avaient jusqu'au jeudi 31 janvier pour décider si elles faisaient de même. Certaines ont choisi de poursuivre le combat juridique, d'autres d'en rester là. Cause de ce désordre, la proposition faite par la compagnie pétrolière, vendredi 25 janvier, de «verser immédiatement et de manière irrévocable aux victimes de la pollution les indemnités fixées par le tribunal », soit 192 millions d'euros. Sous ses atours magnanimes, cette décision a mis dans l'embarras les parties civiles, contraintes - si elles l'acceptent - à renoncer à aller en appel. «C'est un fantastique piège de communication», constate Benoît Chabert, avocat représentant l'Etat. Danielle Rival, maire de Batz-sur-Mer (Loire-Atlantique), dénonce «le chantage inacceptable de Total». « C'est un marché de dupes qui équivaut à dire: "On paye et vous vous écrasez." Cette réaction n'est pas digne d'une des plus grandes entreprises françaises», assure aussi Christophe Priou, maire du Croisic. La colère passée, les collectivités territoriales, les associations, les particuliers ont hésité, soupesant ce qu'ils avaient eu et ce qu'ils pouvaient obtenir ou perdre en appel. Beaucoup ont attendu le dernier jour pour se décider. «Nous nous sommes retrouvés dans la position de joueurs de casino », constate Me Thomas Dumont, avocat du département du Morbihan. Les plus prudents ont décidé de prendre le chèque de Total. Comme l'Etat, qui a obtenu 153 millions d'euros en première instance. «En droit, le tribunal nous a donné entièrement raison et nous avons eu le plein de ce que nous demandions au titre des dommages et intérêts », justifie Benoît Chabert. De nombreuses communes ont fait de même. «Le jugement du tribunal correctionnel de Paris nous convient parfaitement. Pourquoi prendre un risque et partir en appel dans, ces conditions ? », assure Yves Métaireau, maire de La Baule. Annick Mahé, maire de Guérande, se contentera aussi de la «manne providentielle» déjà obtenue. Selon Total, un tiers des parties civiles ont accepté la proposition. Les autres ont fait appel mais parfois à simple «titre conservatoire ». C'est le cas du conseil général de Loire-Atlantique. Son président, Patrick Mareschal (PS), veut se donner plus de temps pour étudier l'offre «digne d'intérêt de Total ». «Elle est encore valable dans les semaines et les mois qui suivent jusqu'à l'ouverture du procès », assure d'ailleurs la compagnie pétrolière. Les marchandages en coulisse devraient se poursuivre. D'autres défections pourraient suivre. Certaines parties civiles campent sur leurs principes. «Prendre l'argent et renoncer au combat en appel, ce serait renoncer à la dimension d'exemplarité et de prévention », justifie Me Jean- Pierre Mignard, avocat des régions Bretagne, Pays de Loire et Poitou-Charentes. Me Alexandre Faro, avocat notamment de Greenpeace et du WWF, veut aussi faire avancer «l'idée d'obtenir réparation des pollueurs». Des avocats espèrent en outre élargir la jurisprudence sur le préjudice écologique. Le tribunal de première instance a reconnu pour la première fois cette notion, mais l'a sérieusement bornée: seuls les départements et certaines associations auraient une compétence spéciale en matière d'environnement. Me Mignard veut démontrer que les régions ont aussi cette compétence. Me Corinne Lepage souhaite que soit reconnu le rôle des communes: «Elles ont la concession des plages et peuvent donc faire valoir un préjudice écologique. » Le parquet a annoncé qu'il faisait appel contre les quatre condamnés mais aussi contre deux filiales de la compagnie, Total TPS et Total TTC, qui avaient été relaxés.

8 février 2008..... L'avocat Daniel Soulez Larivière : Dans l'affaire «Erika », Total est victime d'un double malentendu. La compagnie pétrolière souhaite indemniser les victimes au civil, mais faire appel au pénal d'une décision de principe discutable. La décision de Total de faire appel et de régler aux victimes les indemnités évaluées par le tribunal a été mal comprise. Comment peut-on payer et faire appel, deux choses apparemment contradictoires ? Parce que, dans un même tribunal, existent deux scènes judiciaires différentes : la scène civile et la scène pénale. Or la confusion entre les deux est permanente. Le civil est le domaine de la réparation des dommages, le pénal celui de la définition de l'existence d'une infraction avec toutes les conséquences que sa reconnaissance entraîne pour l'avenir d'une entreprise sur le plan national, mais aussi en l'espèce, pour l'organisation et la sécurité du transport maritime international. Régler par solidarité, avant tout procès, 200 millions d'euros pour réparer le sinistre et, après procès, 192 millions pour compléter les réparations du Fipol, est une décision de l'entreprise. Faire appel du jugement n'est en rien contradictoire. Il s'agit d'un devoir différent, mais tout aussi impérieux. Les deux scènes sont si distinctes que lorsque des parties civiles acceptent des indemnisations qui les satisfont, elles signent un solde de tout compte civil, ce qui est la loi, mais elles peuvent, et c'est aussi la loi, se maintenir en appel au pénal pour faire entendre leur voix et défendre l'existence de l'infraction. En d'autres termes, Total n'a jamais prétendu autre chose que d'indemniser immédiatement les victimes sans attendre la décision de la cour d'appel. Et de les régler, non seulement immédiatement, mais aussi irrévocablement, compte tenu de la solvabilité discutée des autres intervenants. Enfin, les victimes ayant fait appel par précaution pourront toujours changer d'avis: être également indemnisées tout de suite et renoncer à leur appel civil, sans renoncer à leur présence au pénal pour contredire Total, si c'est



leur choix. C'est donc par un abus de langage volontaire ou involontaire que certains ont parlé de «pression» ou, pire, de «chantage» sur les victimes, malentendu généré par la complexité du droit, ou nourri par l'idée que Total, ce «diable», ne peut faire que du mal. Maintenant, pourquoi faire appel ? Pour quatre raisons principales. Tout d'abord, comme le reconnaissait récemment le vice-procureur chargé de la communication du parquet, «c'est la première fois au monde qu'un affrèteur est poursuivi pour un accident de mer». Les parties civiles l'expliquaient aussi, et revendiquaient le changement de la loi. Les conventions internationales de 1992 sur les responsabilités des pollutions retiennent le propriétaire, mais excluent l'affrèteur. Comment éviter qu'elles s'appliquent ? Devant ce problème insoluble, le tribunal a utilisé la complication de l'organisation des sociétés mères et filiales pour dire que Total n'était pas l'affrèteur, mais l'a quand même condamné pour autre chose : une faute d'imprudence de son «vetting», c'est-à-dire l'inspection que peut faire une compagnie sur un navire avant l'affrètement. Cet acte volontaire peut-il générer une responsabilité ? En particulier quand la cause du sinistre est, comme le juge le tribunal, le fait de l'insuffisance, inconnue d'autrui, des réparations du navire lors de sa grande visite quinquennale réglementaire en cale sèche, quelques mois auparavant. Malgré la délivrance de certificats parfaits. Le «vetting» est-il responsable de ce qu'il ne peut pas voir ? Les grandes compagnies qui l'ont mis en place pour faire mieux devraient-elles y renoncer pour éviter de se le voir reprocher ? Lourde question, qui concerne toutes les compagnies pétrolières, y compris les quatre majors qui avaient accepté d'utiliser l'Erika. L'utilisateur doit-il avoir les mêmes responsabilités, devoirs et compétences que l'armateur et le contrôleur du navire ? C'est impossible et même dangereux. Techniquement et pratiquement, on ne peut pas, avant chaque affrètement, mettre un navire en cale sèche pour s'assurer de la solidité de ses structures. Les utilisateurs ne peuvent avoir les obligations des contrôleurs. Comment accepter ce qui est impossible ? Deuxième motif d'appel: la loi française sur la pollution de 1983 est-elle compatible avec la loi internationale, la Convention Marpol ? Son rapporteur lui-même a soulevé la question devant l'Assemblée nationale. Le tribunal dit oui à la compatibilité. La lecture complète de la Convention Marpol montre que non. Peut-on rester sur cette incertitude ? Troisièmement, si l'on accepte que le droit français de la pollution s'applique, comment faire rentrer dans le cadre pénal très étroit de cette loi, l'affrèteur ou le «vetteur» qui n'en peuvent mais ? La loi vise en effet ceux qui ont «provoqué» l'accident. Comment le fait d'avoir accepté un navire un an avant son naufrage aurait-il pu «provoquer» celui-ci ? Tout aussi logique que de dire que la mort est provoquée par la naissance. Enfin, comment affirmer que l'affrèteur ou le «vetteur» du navire exerce, ce qui est la condition de la loi pour être responsable, «un pouvoir de direction ou de contrôle sur la marche ou la gestion du navire» ? En recourant à mille prétextes, l'instruction pendant six ans s'est livrée à des contorsions inouïes pour y parvenir, mais sans succès. Le tribunal a rejeté toutes ses constructions intellectuelles. Mais en a imaginé une autre qui donne le vertige en affirmant d'autorité que l'examen du navire par le «vetting» était l'exercice d'un pouvoir de contrôle sur sa gestion. Ce qui entraîne de multiples conséquences dont l'une est la suivante : serait-ce alors un acte de gestion que de porter un regard sur un objet, fût-il un navire ? Sur ces quatre points, véritables nœuds gordiens, le juge a tranché avec une rare intelligence juridique et politique. Il a fait œuvre de «quasi-législateur» tant sur le plan national qu'international. Et a considéré que si le droit pénal est d'interprétation stricte, cela ne signifie pas qu'il doive l'être de manière littérale. Faut-il réorganiser le transport maritime, voire les autres transports, sur la base de ce jugement novateur ? Mais comment ? Ou bien serait-il prudent de commencer par faire examiner le sujet par l'entier système judiciaire français ou par le législateur ? Une entreprise responsable, respectueuse des victimes, du juge et de la loi pouvait légitimement le penser, puis le décider. D'où cet appel.

17 juin 2008..... Eudes Ribier, président d'Armateurs de France : «La mer aussi est verte ! ». La transposition de la directive européenne en cas de pollution maritime pénalise les pavillons français. Un projet de loi sur la responsabilité environnementale a été présenté au Sénat par le gouvernement, le 28 mai. Ce texte intègre des dispositions visant à transposer - très en retard - la directive européenne sur les sanctions pénales en cas de pollution maritime. Armateurs de France soulève depuis plusieurs mois, auprès des ministères compétents, les dangers pour la flotte française d'une réglementation plus sévère en France qu'ailleurs, et, pire, plus sévère pour les navires sous pavillon français qu'étrangers. Rien à faire. Ni le talent du sénateur de Richemont, convaincu des risques de pareilles distorsions pour le développement du pavillon français, ni les arguments de bon sens rabâchés avec insistance par Armateurs de France, ni la preuve par les exemples de nos voisins européens ne sont parvenus à remettre de la raison dans le «tout environnementaliste» qui constitue la tendance du moment. La mode passera, la raison reviendra, mais la loi restera : pour les mêmes faits, un capitaine sur un navire français risque des peines d'emprisonnement quand ce même capitaine sur un navire étranger ne risque qu'une amende. Le gouvernement aurait voulu porter un coup fatal au pavillon français qu'il n'aurait pas pu trouver plus beau symbole ! Qu'à cela ne tienne, dit le législateur, ces peines de prison ne valent qu'en cas de faute, de pollution volontaire ! Certes. En théorie, En pratique il introduit dans le même temps un niveau de gravité supplémentaire qui rend illisible l'échelle des fautes, renvoyant ainsi à la libre appréciation du juge d'estimer si le délit a été commis par négligence ou a occasionné des dommages irréversibles à l'environnement, soumettant aux mêmes peines le pollueur intentionnel et l'accident de grande ampleur. Malchanceux, s'abstenir ! Vert ! Il est ressorti de ces débats consternants entre le dogme et la raison, qu'il convenait ces temps-ci d'être plus vert que vert, le réalisme et la justice importent peu. Peu importe que l'on favorise les mauvais armateurs et accable les bons en basant le montant des amendes sur la valeur des navires ou de la cargaison, suggérant ainsi qu'il vaut mieux opérer des navires sous normes transportant des déchets toxiques que des bateaux tout neufs, aux technologies dernier cri en matière de sécurité maritime, avec des cargaisons de valeur. Peu importe



que l'on prévoit des sanctions plus dures pour les Français que pour les autres quand les marées noires qui hantent nos mémoires étaient le fait de navires étrangers. Peu importe qu'on renvoie au juge de trancher entre des notions aussi floues et indéfinies que celles de «dommages irréversibles» ou de «risque que l'auteur ne pouvait ignorer », le tout dans la sérénité qui succède traditionnellement à ces catastrophes. Peu importe que la représentante du gouvernement ait même reconnu au Sénat sa «mauvaise foi» en combattant les amendements proposés. Peu importe qu'elle se retranche derrière les conventions internationales maritimes pour vouloir pénaliser nos navigants au lieu de permettre simplement aux marins français de bénéficier de ces conventions. Peu importe finalement que tout cela n'ait aucun sens, pousse aux yeux de nos voisins la France au ridicule, peu importe que tout cela affiche la plus grande incohérence avec une ébauche de politique maritime de la France. Ce qui compte, c'est de dire vert. Eh bien, aujourd'hui, nous, armateurs français, qui sommes depuis toujours à la pointe des avancées en matière de sécurité, d'environnement et de protection de nos côtes, qui venons d'être reconnus au premier rang des meilleurs pavillons par les contrôles des Etats du port, nous sommes verts. Nous sommes verts de colère. Le texte viendra prochainement devant l'Assemblée nationale. Il reste à espérer que les amendements défendus en vain au Sénat n'y seront plus combattus par le gouvernement, que l'emporte le bon sens collectif, une vision moins hexagonale et plus consciente de la France dans le monde (car, non, la France n'est pas seule, et la réalité de la mer l'emporte sur les frontières fixées par les hommes). Autrefois, la grandeur d'une nation se mesurait à sa flotte. Si pareille loi survit, la France affirme haut et clair qu'elle n'est désormais plus qu'un Etat côtier.

1 août 2008..... Un inventaire des sites de déchets issus de la marée noire provoquée par le pétrolier Amoco Cadiz qui s'est brisé en Bretagne en 1978 est lancé. C'est ce qu'annonce la secrétaire d'Etat à l'Ecologie Nathalie Kosciusko-Morizet à Perros-Guirec.

26 septembre 2008..... Sécurité maritime : Les eurodéputés veulent forcer l'UE à plus de sévérité. Les députés européens ont adopté, le 24 septembre, un nouvel arsenal législatif visant à mieux protéger les Européens contre les catastrophes maritimes, entrant ainsi en confrontation avec les gouvernements de l'UE. Adoptant en deuxième lecture un ensemble de six textes législatifs baptisé Erika III, ils ont réintroduit par amendements l'esprit de deux lois écartées par les gouvernements de l'Union en avril. Ils souhaitent réformer le système d'assurance actuel, qui limite la responsabilité financière des armateurs. Les députés plaident en outre pour que 100% des navires soient inspectés dans les ports européens. Ils demandent qu'une autorité indépendante soit désignée pour choisir le port de refuge d'un bateau en détresse. Les ministres des transports de l'UE seront à nouveau saisis du dossier le 9 octobre.

1 octobre 2008..... Pollution maritime : Un cargo égyptien, soupçonné de dégazage dérotté sur Brest. Soupçonné de «pollution volontaire» au large de île d'Ouessant, un cargo égyptien a été dérotté vers Brest où il était attendu, le 30 septembre, a annoncé la préfecture maritime de l'Atlantique. Venant d'Anvers et se rendant à Barcelone, le «Al Esraa » a été repéré, le 29 septembre vers 18 heures, par un Falcon 50 de la marine nationale avec, dans son sillage, une trace d'hydrocarbures de 11 km de long sur 300 m de large. Au vu des éléments photographiques présentés par la marine, le procureur de la République de Brest a demandé le dérottage du navire, escorté vers le port breton par un patrouilleur de la marine nationale. Le parquet de Brest est compétent pour les pollutions volontaires sur la façade atlantique.

4 octobre 2008..... Pollution maritime : Les sanctions paient. Les dégazages volontaires en mer sont en diminution. Depuis le 30 septembre, l'Al Esraa, un cargo égyptien, est bloqué dans le port de Brest. Le navire ne pourra quitter la France que si son armateur paie une caution de 350 000 euros. Le cargo est soupçonné d'être responsable de la pollution aux hydrocarbures de 11 km de long repérée dans son sillage. Le même jour, le capitaine d'un bateau de commerce, le City-of-Paris, a été condamné à 200 000 euros d'amende pour pollution volontaire par la cour d'appel de Rennes. Le lendemain, le procureur du tribunal de Brest a requis 400 000 euros d'amende dans une affaire similaire. Cette chronique judiciaire en témoigne: la marée noire discrète mais permanente due aux dégazages se poursuit, mais plus impunément. Si cette pollution est moins spectaculaire que les nappes de fioul échappées du ventre des pétroliers accidentés, les quantités en jeu sont bien plus importantes. «La pollution des eaux marines vient à 80% de terre, via les fleuves, explique Gilbert Le Lann, directeur du Cedre, Centre de recherche spécialisé dans la pollution marine. Mais sur les 20% restants, on estime que 90% viennent de rejets volontaires, et seulement 10% des accidents. » Le dégazage consiste à vidanger les eaux sales d'un navire eaux de cale contenant des résidus de gasoil et d'huile, eaux de rinçage des cuves des pétroliers, eaux de ballast. La pratique est encadrée par la convention Marpol sur la prévention des pollutions maritimes. Mais en l'absence de surveillance, et vu le coût de l'immobilisation des navires pendant la vidange, les capitaines sont tentés de fauter. La répression, qui s'est développée en Europe depuis le début des années 2000, semble cependant porter ses fruits. Depuis 2004, 37 affaires de pollution volontaire jugées au tribunal correctionnel de Brest ont donné lieu à 7 millions d'euros d'amende. «Les moyens de constatation des pollutions ont été renforcés », explique Anne-François de Saint-Salvy, préfet maritime de l'Atlantique. Dernière innovation, un avion permettant la détection des pollutions de nuit vient d'entrer en service. L'arsenal judiciaire se durcit aussi progressivement. La loi du 1er août 2008 sur la responsabilité environnementale vient de porter à 15 millions d'euros l'amende maximale. Résultat: même si une partie des dégazages reste non détectée, les pollutions constatées dans les 200 milles nautiques au large des côtes françaises sont en baisse, alors que le trafic maritime croît. Dans la zone atlantique, 139 pollutions avaient été rapportées en 2004, contre 41 en 2007. En Méditerranée le chiffre est passé de 193 à 110, et en Manche, de 48 à 26. Cette tendance ne se limite pas à la France. Le Joint Research Center (JRC) de l'Union européenne a



tenté de quantifier ces pollutions en mer Baltique, en mer du Nord, en mer Noire et en Méditerranée, à partir de données issues d'observations aériennes et d'images satellites. «L'évolution est positive partout, sauf en Méditerranée », constate Guido Ferrare, du JRC. L'entrée en vigueur en 2002 d'une directive obligeant les ports à s'équiper d'installations de traitement a contribué à cette amélioration, selon le JRC. Cependant, «de nombreux pays, dont la France, sont encore en retard en la matière, relève Jacky Bonnemains, de l'association écologiste Robin des Bois. La disponibilité de ces installations est insuffisante ».

21-25 janvier 2009..... La troisième convention européenne des textiles techniques, le Futex, est l'occasion de mieux connaître des entreprises qui s'intéressent à la protection de l'environnement. Ainsi, le fabricant français de cordages Cousin Trestec, qui avait créé des filets anti-pollution à l'occasion des naufrages du Prestige (2002) et de l'Erika (1999), a démarré la commercialisation de son «Pearlconcept », un filet anti-méduse destiné à délimiter les zones de baignade sécurisées sur les plages du littoral méditerranéen. Sorte de tricot géant en microfibre, il est composé de micromailles suffisamment resserrées pour ne pas laisser passer ces zoophytes gélatineux détestés des baigneurs, tout en permettant un brassage régulier des eaux. Un palace de Monaco et plusieurs hôtels tunisiens en ont déjà achetés.

18 février 2009..... Dans le journal «le Monde », le député européen Daniel Cohn-Bendit, dans une lettre ouverte à Sarkozy, s'en prend à l'entreprise «Total » : Il signale au président, alors que la France est en pleine crise financière et que le PIB national connaît un recul spectaculaire, que le groupe pétrolier Total annonce un bénéfice record pour l'année 2008 avec 13,9 milliards d'euros, soit une hausse de 14%, qui perpétue une série d'années déjà bien fastes. D'après le député, ce sont les marges de raffinage, liés entre autres à la demande de carburant diesel, qui ne cessent d'enrichir ainsi le groupe pétrolier français. C'est-à-dire les activités pétrochimiques dont l'impact sur l'environnement est le plus catastrophique, car Total est responsable dans le monde, à lui seul, de 58,4 millions de tonnes de CO2, ce qui correspond à la somme des émissions d'un pays industrialisé comme la Suisse. La dette écologique du groupe pétrolier est déjà singulièrement alourdie avec l'affaire du naufrage de l'**Erika**. Où sont les consommateurs, les usagers, les citoyens ? Où est la réparation des coûts provoqués par les dégâts collatéraux, écologiques et sociaux de l'entreprise Total ? Avec ses 14 milliards, on pourrait financer quelques investissements significatifs pour commencer à sortir de l'économie du pétrole : dans les énergies renouvelables, dans les transports propres, dans la transformation radicale de notre modèle de croissance extensive. Hélas, Total envisage plutôt d'investir dans l'exploration de nouveaux champs hydrocarbures, dans les capacités de raffinage et même dans le nucléaire. Autrement dit, Total investit dans la consolidation d'un modèle économique dépassé et terriblement coûteux pour notre environnement et pour nous tous. Si vous avez une vision globale du monde, monsieur le Président, vous exigerez que Total crée des emplois, qu'il investisse dans l'avenir, dans la réserve de croissance fantastique révélée à l'occasion du Grenelle de l'environnement.

27 mai 2009..... Pollution maritime : Un cargo soupçonné de dégazage dérouteré en Bretagne. Des militaires français ont convaincu un navire soupçonné de pollution au large de la Bretagne de se dérouter vers Brest, le 25 mai, a-t-on appris auprès de la préfecture maritime de l'Atlantique. Un hélicoptère de la frégate La Motte-Piquet a survolé le cargo «Matterhorn », battant pavillon libérien, en fin de soirée et a obtenu qu'il se déroute, a précisé un porte-parole. Le navire, qui allait de Kaliningrad, en Russie, à Las Palmas, aux Canaries, était attendu à Brest mardi 26 au matin. Il avait refusé dans l'après-midi de se détourner après qu'un avion des douanes a constaté dans son sillage une nappe d'hydrocarbures de 22 kilomètres de long sur 200 mètres de large. Le cargo se situait alors dans le rail d'Ouessant, Zone de partage du trafic maritime, au large de Brest.

3 juillet 2009..... Deux amendes record pour pollution maritime : Le tribunal correctionnel de Brest a condamné, mercredi 1er juillet, à des amendes record les capitaines de deux cargos battant pavillons égyptien et libérien, reconnus coupables de pollution maritime. Les amendes sont respectivement d'un et deux millions d'euros. Les précédentes condamnations prononcées dans des affaires similaires n'avaient jamais dépassé la somme de 500 000 euros.



5 octobre 2009..... Le procès de la catastrophe écologique du naufrage de l' «Erika» s'ouvre en appel à Paris. La cour d'appel devra confirmer ou non que la société Total, qui affrétait le navire, est bien responsable d'un «préjudice écologique». Le procès en appel de l'Erika doit s'ouvrir aujourd'hui devant



la cour d'appel de Paris. Jusqu'au 18 novembre et peut-être au-delà, tant le dossier est ardu, tant les experts et les témoins cités sont nombreux, le président de la 1ère chambre, Joseph Valentin, s'appête à bourlinguer dans le milieu opaque du transport maritime. Devant la cour d'appel, on va discuter au long cours épaisseur de rouille, avis de tempête, «fortune de mer » et loi des affaires, dans les effluves de fioul et le parfum des dollars. Il sera question jusqu'à la nausée de vetting, d'ullage, de slushing et autres anglicismes pour marins initiés. Un pensum obligé afin de

déterminer les responsabilités dans le naufrage du pétrolier maltais, le 12 décembre 1999, au large de la Bretagne. Six prévenus, personnes physiques et morales, dont Total SA, et deux seconds rôles italiens, mis en cause au seul plan civil, sont appelés à la barre face à 94 parties civiles, collectivités territoriales ou associations. Le 16 janvier 2008, le tribunal correctionnel de Paris avait condamné les prévenus à une amende et au versement de 192 millions d'euros de préjudices, dont 153 millions à l'Etat français. Total a longtemps hésité à faire appel, soucieux d'en finir avec une affaire qui a terni son image. La compagnie s'y est résolue, tout en proposant de payer à ceux qui le souhaitent les indemnités de la première instance. Elle a ainsi versé 170 des 192 millions d'euros, qui s'ajoutent aux 200 millions déjà engagés dans le nettoyage des côtes et le pompage de l'épave. Ayant reçu l'argent, nombre de parties civiles se sont désistées et pourraient encore le faire en début d'audience. Le premier jugement reprochait à la compagnie pétrolière une «joute d'imprudance» en affrétant un bateau par trop vétuste. «Le navire avait un vice caché et Total n'avait aucun moyen de le savoir», proteste Me Daniel Soulez-Larivière. L'avocat de Total compte également rappeler les conventions internationales, signées par la France et «méconnues par le tribunal» en première instance, qui limitent la responsabilité de l'affrèteur. «C'est en fait un véritable montage pour organiser l'irresponsabilité des compagnies pétrolières », dénonce pour sa part Me Corinne Lepage, avocate de dix communes du littoral. Au-delà de la condamnation de Total, le jugement de 2008 avait reconnu, tout en la bordant, la notion d' «atteinte à l'environnement », et donc de préjudice écologique. Le tribunal avait accordé une indemnisation à la Ligue de protection des oiseaux (LPO), pour la partie de la faune qui avait été mazoutée, et au Morbihan, pour les dégâts causés à un espace naturel sensible du département. Même minimes, ces sommes faisaient date, créaient un précédent. «La LPO avait su donner un prix au vivant et le tribunal avait reconnu la valeur de ce calcul », explique François-Xavier Kelidjian, avocat de l'association. La confirmation ou non de cette jurisprudence sur le préjudice écologique sera un des intérêts du procès d'appel, scruté par les juristes français mais aussi par les spécialistes internationaux du droit maritime.

7 octobre 2009..... Procès de l'Erika l'armateur hier à la barre : Un «hymne aux vieux navires ». Au deuxième jour du procès en appel du naufrage de l'Erika en 1999 au large des côtes bretonnes, l'armateur du navire, Giuseppe Savarese, a assuré que l'âge des pétroliers n'entraînait pas forcément une augmentation des risques encourus. M. Savarese venait d'expliquer que, par l'intermédiaire de sociétés maltaises dont il était l'administrateur, il avait acquis quatre navires dont l'Erika, tous âgés de plus de 20 ans, avec un financement accordé par la Bank of Scotland. Alors que Me Jean-Pierre Mignard, avocat de huit collectivités estimait que la banque avait financé ces acquisitions pour limiter son exposition financière, M. Savarese a répondu: "Il n'est absolument pas vrai qu'un navire de 20 ans présente plus de risques qu'un de cinq ans". "La banque agissait après due diligence, a-t-il ajouté. Elle ne financerait pas un navire au hasard" . "Je n'ai rien à ajouter à cet hymne aux vieux navires", a ironisé Me Mignard. Il a estimé hors audience que "le propriétaire et la Bank of Scotland privilégiaient le coût d'acquisition le moins cher, dans un but purement financier". Interrogé par Me Olivier Metzner, avocat de la société de classification italienne Rina. M. Savarese a par ailleurs affirmé qu'il n'existe pas de réglementation internationale interdisant de naviguer après une durée de vie déterminée. "Des navires de 40 ans sont encore exploités à l'heure actuelle. Que je sache, aucun armateur n'est obligé de mettre un navire à la casse après un certain âge". M. Savarese avait été condamné en première instance à l'amende de 75 000 euros pour délit de pollution.

8 octobre 2009..... Au procès en appel de l'Erika, Total nie en bloc être intervenu. A li troisième jour du procès en appel du naufrage de l'Erika au large des côtes bretonnes, Total a nié hier avoir exercé des pouvoirs spéciaux de contrôle sur le pétrolier. Les représentants de Total SA et de sa filiale londonienne d'affrètement TTC ont été soumis à un feu roulant de questions, concernant la charte d'affrètement signée pour le navire et les "instructions de voyage" ajoutées par le groupe pétrolier. "Total, par son pouvoir économique, qui pèse sur toute la chaîne de l'affrètement, n'a-t-il pas acquis un certain pouvoir de direction" sur le navire, devenant son "gestionnaire nautique", a demandé le président Joseph Valentin. La question est importante pour déterminer la responsabilité de Total dans le naufrage, car le droit maritime vise en cas de pollution les acteurs ayant exercé un pouvoir de contrôle, principalement l'armateur et le gestionnaire, mais pas l'affrèteur. Il faut donc savoir si Total est sorti de son rôle. "Nous n'avons pas la prétention de nous substituer au commandant" du



navire, a déclaré le représentant de Total SA. Le représentant de TTC, Roberto Giovannone, a pour sa part affirmé que toutes les instructions données par Total visaient exclusivement à "préserver la cargaison".

27 octobre 2009..... Justice «Erika»: l'ex-PDG de Total admet avoir sous-estimé le naufrage L'ex-PDG de Total, Thierry Desmarest, a «regretté» avoir «sous-estimé» dans les premiers jours «l'ampleur» des conséquences du naufrage de l'Erika, en décembre 1999, tout en estimant que Total n'avait «pas failli», dans une déclaration écrite remise à l'AFP. Lors de l'audience du procès en appel du naufrage de l'Erika à Paris, il a fait valoir qu'il «n'y a pas de risque zéro» en matière de sécurité maritime «même s'il faut se battre au maximum» en la matière. Mais pour lui, «personne ne peut contester que Total s'est mobilisé très rapidement et très concrètement en faisant tout son possible pour limiter les conséquences» de la catastrophe.

11 novembre 2009..... Procès en appel de l'Erika : la peine maximale de 375 000 euros est réclamée contre Total. Il s'agit du maximum pour délit de pollution. Une amende de 375 000 euros a été requise hier au procès en appel de l'Erika, contre Total. Soit la peine prononcée en première instance. Une somme requise aussi contre sa filiale Total Petroleum Services, qui, elle, avait été relaxée. Total "ne pouvait ignorer que l'Erika était potentiellement dangereux" a affirmé l'avocate générale, Françoise Mothes. Pour elle, il a commis une "imprudence dans la mise en œuvre de ses procédures de vetting", inspection du navire par ses propres services. La magistrate a également requis la "confirmation" des peines prononcées par le tribunal correctionnel de Paris à l'égard des autres prévenus: une amende de 375 000 euros pour la société de classification Rina, personne morale, et les amendes maximum de 75 000 euros prévues envers des particuliers, pour l'armateur du navire Giuseppe Savarese et le gestionnaire Antonio Pollara. La marée noire provoquée par le naufrage du pétrolier, le 12 décembre 1999 au large du Finistère, avait souillé 400 kilomètres de côtes et mazouté plus de 150 000 oiseaux.

12 novembre 2009..... «Erika» : le parquet réclame la confirmation du «préjudice écologique» contre Total. En appel, l'avocate générale a dénoncé «la chaîne d'irresponsabilités» qui a conduit au naufrage en 1999. Françoise Mothes est une femme de terre, et même une femme terre à terre. L'avocate générale du procès en appel de l'Erika a revendiqué, le 10 novembre, à Paris, un «bon sens» de paysanne pour requérir contre les prévenus, ces gens de mer, eux, aux étranges manières. Avec une fausse naïveté confinante à la rouerie, elle a demandé la confirmation des condamnations et des amendes prononcées en première instance, en janvier 2008, notamment à l'encontre de Total pour «faute d'imprudence». Comme une évidence, une simple justice vue du plancher des vaches, elle a également souhaité la confirmation du «préjudice écologique», introduit en première instance. Un soutien aux parties civiles qui, dans les jours précédents, ont plaidé pour le renforcement de cette notion nouvelle en matière de réparations. On ne saura donc jamais si Françoise Mothes possède quelque youyou amarré dans un port de plaisance. La représentante du ministère public a fait mine que non. Elle a pris son air le plus étonné pour décrire les mœurs du transport maritime. «J'avais l'occasion de pénétrer dans le monde du shipping, a-t-elle minaudé. Un monde qui a la particularité de trouver banal ce qui ne l'est pas pour le monde normal.» Un demi-mensonge : Mme Mothes a, au pied levé, suppléé Laurence Vichnievsky, qui se présente aux élections régionales sur une liste écologiste et s'est logiquement désistée du procès. Sa remplaçante a juste eu le temps de faire son paquetage, de se plonger dans l'imposant dossier et de se rendre deux fois dans un port, histoire de humer l'iode et la marine marchande. Pendant le mois d'audience, l'avocate générale s'est faite discrète, s'est initiée en silence à l'univers du pétrole et des pavillons de complaisance. En a tiré des conclusions sévères, mais prononcées sans effets: «Vous avez tous commis des fautes.» Forcément, les leçons de cette terrienne ont eu le don d'agacer les prévenus. Regards furibonds, marmonnements, haussements d'épaules ont ponctués les trois heures du réquisitoire. «Ne soufflez pas, monsieur, vous me déconcentrez», a même tancé l'avocate générale. Accessoirement, la presse en a aussi pris pour son grade: «Médiatiquement, ce procès est passé sous silence. Il fera pourtant date en France, en Europe et au-delà». Message au Tout-Paris journalistique, qui avait préféré s'intéresser à un autre procès que cette autopsie rébarbative d'une marée noire de province. Durant des semaines, les experts se sont ainsi succédé devant des bancs désertés, y compris par les prévenus et leurs avocats. Ils ont repassé le film des événements qui ont conduit au naufrage du pétrolier maltais, le 12 décembre 1999, au large de la Bretagne. ont doctement débattu des conventions internationales. De cet affrontement de spécialistes, l'avocate générale a tiré la conclusion que «l'accident n'était pas imprévisible». Corrosion, corrosion, corrosion. Cent fois, Mme Mothes a prononcé ce mot, dénoncé l'insuffisance d'entretien, les «réparations à la petite semaine». Elle a accusé de «faute caractérisée» Giuseppe Savarese, l'armateur, et Antonio Pollara, le gestionnaire du navire. La Rina, la société italienne de certification, s'est vu reprocher une «faute d'imprudence» pour avoir accordé ses papiers à cette coque rouillée. Restait à blâmer Total. L'avocate générale a dénoncé «une mise en œuvre défailante de la procédure de vetting», c'est-à-dire du système d'évaluation interne des pétroliers à affréter. «Total ne pouvait pas ignorer que ce navire était potentiellement dangereux», a-t-elle insisté, mais «la dilution des responsabilités a conduit à ce choix», à cette «acceptation imprudente». L'amende requise au pénal. 375 000 euros pour Total et une de ses filiales, est symbolique pour la compagnie. Mais Françoise Mothes estime nécessaire que le seul accusé solvable, condamné à verser 192 millions d'euros d'indemnités civiles en première instance, prenne ses responsabilités dans l'assainissement du milieu. «Vous avez les moyens de mettre en œuvre les mesures de prévention et de précaution», a-t-elle affirmé. Et d'insister: «Les prévenus ont des leçons à tirer, tous, dans cette chaîne d'irresponsabilités.»

18 novembre 2009..... Au procès de l'«Erika», la défense de Total dénonce «la recherche du bouc émissaire». Devant la cour



d'appel, les avocats du pétrolier, condamné en première instance, ont plaidé la relaxe. Cela aurait pu s'intituler «le marin et le juge de paix ». Emmanuel Fontaine et Daniel Soulez-Larivière, les avocats de Total SA, ont monté, lundi 16 novembre, un impeccable duo pour demander la relaxe de la compagnie pétrolière, lors du procès de la marée noire de l'Erika devant la cour d'appel de Paris. Au premier, l'explication des règles de la mer, de ses bonnes et mauvaises fortunes. Au second, celle du droit pénal, de sa grandeur et de ses limites. Me Fontaine a pris le premier quart. Total SA avait été condamnée en janvier 2008 pour un défaut dans le «vetting », c'est-à-dire dans la procédure interne d'évaluation des navires. Le groupe aurait sciemment affrété un bout de rouille ? Allons donc! «Il faut bien connaître le milieu qu'on critique», a répliqué l'avocat. Et d'expliquer que la compagnie avait sélectionné, pour ses besoins, 600 pétroliers parmi les 12 000 en circulation, avec cette malchance que l'Erika figurât dans le lot choisi. Des compagnies concurrentes ayant fraternellement laissé entendre, durant l'instruction, que jamais elles n'auraient affrété pareille coque de noix, Me Fontaine a crié à la fourberie : « Personne n'a refusé ce navire. Tout le monde a trouvé que son état était satisfaisant ». Et puis il y a rouillé et rouillé. Un bout de fer trempé en permanence dans de l'eau salée ne saurait être jugé à l'aune d'un bibelot astiqué sur une cheminée. Il se corrode nécessairement en surface, tout loup de mer le sait. C'est une autre question de savoir si les structures sont atteintes. Or le vetting, a-t-il poursuivi, n'est qu'une procédure documentaire, fondée sur une check-list et une rapide inspection visuelle. Elle n'a rien à voir avec la «visite spéciale », censée, à intervalles réguliers, tester en profondeur la fiabilité du bateau. «Essentielle », en revanche, cette visite spéciale, pour la sécurité d'un navire, «fondamentale » même. Manière de mettre en cause la société de classification Rina, responsable de ladite visite et garante de «la continuité du navire ». « Total ne peut avoir la compétence, les fonctions des sociétés de classification », a insisté Me Fontaine. Le groupe «n'avait que neuf vetteurs à temps plein en 1999», a-t-il recensé, quand Rina comptait «au minimum 200 ingénieurs». Puis Me Soulez-Larivière a pris la relève, bien décidé à inspecter la structure et la corrosion de l'accusation dans cette affaire ». «Toutes les grandes catastrophes génèrent dans l'opinion publique un mouvement de solidarité et, par ressac, celle-ci somme le juge de trouver un coupable », a-t-il estimé. «On tente de rendre raisonnable ce qui ne l'est pas » et on arrive à l'effet inverse: «La recherche du bouc émissaire ». Cette fois, il y avait le «coupable idéal»: le «diable Total» et ses milliards, «Total tout-puissant, omniscient, qui décide de tout à bord ». Le vetting maintenant. Il ne serait qu'une sécurité supplémentaire, mise en place par les seuls «majors ». Les autres acteurs ne s'embarrassent pas de cette contrainte. Aucune obligation donc, juste le souhait d'«améliorer la connaissance du navire ». «Le vetting, ce que Total a fait de bien, devient ce pourquoi il est condamné », a contesté Me Soulez-Larivière. Et de citer Montesquieu: «Le juge n'est que la bouche de la loi ». Dès lors, le tribunal correctionnel de Paris, en première instance, se serait affranchi du droit pour faire condamner Total. «Dans un jugement éblouissant, le tribunal a fait ce que le législateur n'avait pas fait ». «Une véritable révolution » du droit, selon Me Soulez-Larivière, rappelant que les conventions internationales, signées par la France, limitent la responsabilité des affréteurs. Ainsi est faite la loi, que cela plaise ou non. «On peut changer les règles mais on ne peut les changer sans prévenir ». a estimé le défenseur. Puis il a incité la cour d'appel «à ne pas juger sous la pression de l'opinion ». Dans son dos, des élèves en droit prenaient frénétiquement des notes.

20 mars 2010..... Décision le 30 mars pour le naufrage de l'«Erika» : La cour d'appel de Paris rendra sa décision le 30 mars 2010 dans l'affaire du naufrage de l'Erika. Le jugement du 16 janvier 2008 avait reconnu la responsabilité pénale de Total. Le président de la cour d'appel, Joseph Valantin, a promis un arrêt «juste et conforme au droit ».

30 mars 2010..... La cour d'appel de Paris confirme et aggrave le jugement de condamnation rendu par le tribunal correctionnel dans l'affaire de l'Erika. D'une part, elle retient la responsabilité pénale de tous les acteurs de la chaîne du transport maritime. D'autre part, elle étend le préjudice écologique qui avait été reconnu par le premier tribunal. Ainsi, les indemnités accordées aux parties civiles sont augmentées. La cassure du bateau a été provoquée par une grave corrosion à cause du manque d'entretien. Les communes du littoral vont bénéficier d'indemnités. Cependant, le groupe «Total » n'est pas condamné au civil, s'il l'est au pénal, à cause des conventions internationales.

31 mars 2010..... «Erika» : la cour d'appel de Paris consacre le principe du préjudice écologique. La condamnation de Total est confirmée. L'indemnisation des parties civiles est augmentée. Pour Total, le revers juridique est cinglant. La cour d'appel de Paris a confirmé et aggravé, le 30 mars, le jugement de condamnation rendu par le tribunal correctionnel dans l'affaire de l'Erika. D'une part, elle retient la responsabilité pénale de tous les acteurs de la chaîne du transport maritime, de l'armateur à la compagnie pétrolière - Total SA - en passant par le gérant technique et la société de contrôle RINA. D'autre part, elle consacre le «préjudice écologique » qui avait été reconnu par le jugement du tribunal, en lui donnant une définition extensive. En conséquence, la cour d'appel a porté à un peu plus de 200 millions d'euros les indemnités accordées aux parties civiles, y compris les sommes déjà réglées. par Total, dont celle de 153 millions due à l'Etat. Elle a alloué en outre plus de 3 millions d'euros pour frais de procédure. Dans le dispositif lu à l'audience, la cour observe, à propos de l'origine du naufrage de l'Erika le 12 décembre 1999 que la «corrosion était directement en relation avec l'insuffisance d'entretien de ce navire». Elle en tire des conséquences sur la responsabilité pénale de Antonio Pollara et Giuseppe Savarese, respectivement gestionnaire et armateur du navire. Ils ont, selon la cour, «commis une faute en relation de causalité directe avec le naufrage» en «minimisant volontairement l'entretien de l'Erika». L'arrêt est particulièrement sévère à l'égard de l'armateur en relevant que celui-ci a «commis également la faute d'affréter à temps un navire dont l'entretien avait été volontairement négligé, faute caractérisée, indirectement à l'origine du sinistre et qu'ils avaient fait courir au navire



le risque de naufrage et à son équipage celui d'être noyé». L'examen de la chaîne de responsabilité pénale se poursuit avec le rôle du RINA, société italienne de classification qui avait fourni les certificats de navigation de l'Erika. La cour considère que cette société «disposait d'un pouvoir de contrôle sur la gestion de l'Erika». Elle juge «particulièrement fautive et en relation de causalité avec le naufrage» la confirmation du certificat de classe de ce navire, en novembre 1999. En effet, souligne l'arrêt «si le certificat n'avait pas été prorogé, l'Erika n'aurait pu naviguer et sombrer». Elle applique le même raisonnement à la compagnie pétrolière Total. Contrairement à ce que soutenait la défense de Total, qui faisait valoir que le système de contrôle volontaire mis en place par la compagnie - le vetting - ne pouvait générer d'obligation pour elle, la cour estime qu'«en se dispensant d'appliquer les règles de précaution», Total a commis «une faute d'imprudence en relation de causalité avec le naufrage». «S'il y avait eu une nouvelle inspection [du navire], elle aurait nécessairement révélé, notamment, que son certificat de classe était limité à janvier 2000 et que ce navire présentait diverses déficiences et un âge qui auraient nécessairement conduit à son refus», note la cour. Elle confirme en conséquence les peines prononcées par le tribunal; 75 000 euros d'amende contre MM. Savarese et Pollara et 375 000 euros d'amende contre les sociétés RINA et Total. Mais c'est évidemment sur le préjudice écologique que la cour était le plus attendue. Non seulement, elle confirme que ce préjudice existe pour les collectivités territoriales et les associations de défense de l'environnement, mais elle l'étend. Le tribunal en avait donné une application restreinte: il avait en effet écarté de son bénéfice les régions et les communes au motif qu'elles n'avaient pas apporté la preuve de leurs compétences spéciales en matière d'environnement. Il avait reconnu en revanche ce préjudice à deux des quatre départements demandeurs, le Morbihan et la Loire-Atlantique. La cour considère qu'il «suffit qu'une pollution touche le territoire des collectivités territoriales pour que celles-ci puissent réclamer le préjudice direct ou indirect que celle-ci lui avait personnellement causé». L'arrêt souligne en effet que ce préjudice est «personnel» à chaque collectivité territoriale «car l'intérêt de la nation ne se confond pas avec celui de la commune, du département ou de la région». La cour octroie donc à chacune des collectivités territoriales touchées par la marée noire de décembre 1999 une indemnité pour préjudice écologique. Enfin, pour les associations de défense de l'environnement, elle confirme qu'elles peuvent bénéficier elles aussi d'une réparation pour préjudice moral et écologique.

- 7 avril 2010..... Affaire Erika: Total tente la cassation. Sa responsabilité dans le naufrage de "L'Erika" a été confirmée en appel. Mais le groupe Total compte se pourvoir en cassation, tout comme les trois autres condamnés (l'armateur, le gestionnaire et la société de classification). Certaines parties civiles comptent faire de même.
- 26 août 2010..... Des altérations chromosomiques mises en évidence chez les «nettoyeurs» de la marée noire du «Prestige». Les personnes ayant participé au nettoyage de la marée noire provoquée en 2002 par le naufrage, au large de la Galice (Espagne), du pétrolier Prestige, présentaient, deux années plus tard, un accroissement de symptômes respiratoires et des altérations chromosomiques dans leurs globules blancs par rapport à des sujets témoins, selon une étude publiée, le 23 août, sur le site de la revue Annals of Internal Medicine. Les auteurs n'ont cependant pas pu établir de relation causale avec l'exposition aux produits pétroliers.
- 20 janvier 2011..... Pollueur pas payeur : La cour d'appel de Rennes prononce la fin des poursuites contre l'armateur d'un cargo lituanien, condamné en 2009 à 700 000 euros d'amende pour un dégazage au large de la Bretagne, au motif qu'il a déjà écopé de 30 000 euros pour ces faits en Lituanie.
- 16 décembre 2011..... La tempête Joachim souffle fort sur la France : Un cargo maltais de 109 m, le TK Bremen, s'échoue sur une plage du Morbihan. Le plan Polmar est déclenché. L'accident suscite l'indignation des Bretons, en particulier des ostréiculteurs, et même de la ministre de l'environnement, Nathalie Kosciusko-Morizet, qui s'étonne que ce bateau ait pu prendre la mer juste avant la tempête : «C'est vraiment quelque chose d'absurde. On est devant une pollution qui est un gâchis économique» se désole la ministre. Les cuves de carburant du Bremen qui contenaient 180 tonnes de fuel et 40 tonnes de gazole, devaient être pompées rapidement. Eva Joly, pour EELV, se demande ce que fait ce cargo au large de l'île de Groix en pleine tempête, et elle appelle à renforcer le dispositif de sécurité maritime. Dans les jours qui suivront, le capitaine du navire sera placé en garde à vue car on soupçonne que le Bremen a quitté le port de Lorient pour faire des économies. La ministre Kosciusko-Morizet réfléchit en conséquence à une extension des pouvoirs des capitaineries pour leur permettre d'interdire la sortie en mer d'un bateau sur un motif météorologique. Quant au navire, il devra être démonté sur place.
- 18 décembre 2011..... Après le passage de la tempête en Bretagne, le cargo «TK-Bremen» échoué: mobilisation pour limiter les dégâts. «Pour Noël je voulais de la neige, pas du mazout». Un inconnu a exprimé sa colère en inscrivant ces quelques mots sur le flanc du cargo échoué vendredi 16 dans le Morbihan après la tempête Joachim. Deux cents sapeurs-pompiers ont été mobilisés. Il faut dire que le navire a déjà laissé échapper 60 mètres cubes de fioul dans la mer. Hier les secours étaient toujours à pied d'œuvre autour du TK-Bremen et tentaient de limiter les dégâts. Objectif: pomper le fioul des réservoirs, dépolluer le site et protéger les exploitations ostréicoles de la ria d'Etel. Equipés de tenues imperméables jaunes, de pelles, de masques respiratoires et de lunettes de protection, près de deux cents sapeurs-pompiers ont récupéré le sable souillé dans des seaux avant de les évacuer dans des quads à remorque. Côté judiciaire, l'enquête ouverte par le parquet de Brest doit déterminer si le commandant du navire, qui a choisi d'appareiller jeudi 15, quelques heures avant l'arrivée de la tempête, a commis ou non une faute du point de



vue de la réglementation maritime. Et si des erreurs ont été commises dans la conduite du navire.

18 décembre 2011..... Le «TK-Bremen » pourrait avoir quitté le port de Lorient pour faire des économies. Une enquête judiciaire a été ouverte sur les raisons de l'échouage du cargo maltais sur la plage de Kerminihy, dans le Morbihan. Pris dans la tempête Joachim, qui a balayé la France le 16 décembre, le cargo maltais TK-Bremen, échoué sur une petite plage du Morbihan, ne reprendra jamais la mer. Sa coque a été crevée quand il a été drossé sur le sable. Il devrait donc être dépecé sur place. Les cales du vraquier de 109 mètres étaient vides, mais du carburant a commencé à fuir de ses cuves, par une brèche sur son bâbord. Le pompage des soutes - 180 tonnes de fuel et 40 tonnes de gazole - et la pose de barrages flottants ont permis d'épargner les parcs à huîtres de la ria d'Etel, à quelques kilomètres de là. Pour autant, le dossier est loin d'être refermé. Le parquet de Brest, compétent en matière de pollution maritime, a lancé une enquête sur les circonstances de l'accident. «Il faut comprendre pourquoi ce bateau a quitté le port de Lorient à un moment où les autres ne le quittaient pas. Pourquoi il est allé prendre un mouillage et pourquoi il a dérivé de cette façon-là », a déclaré Nathalie Kosciusko-Morizet, ministre de l'écologie, venue sur place se rendre compte des dégâts. Selon les données de la capitainerie de Lorient, le TK-Bremen est arrivé au port le 12 décembre, afin de décharger sa cargaison de tourteaux de tournesol. Aidé - comme l'exige la législation - par un service de remorquage et de pilote, le navire quitte Lorient, le 15 décembre à 11 heures du matin, pour Ipswich, son port d'attache en Angleterre. Le vent ne s'est pas encore déchaîné même si les prévisions météo annoncent l'imminence de la tempête sur les côtes ouest de la France. Le capitaine turc qui commande un équipage composé de Turcs, de Croates et d'Azerbaïdjanais, décide ensuite de jeter l'ancre au nord de l'île de Groix, en face de Lorient. Quand la tempête se lève, le navire a du mal à tenir son mouillage, tente d'en rejoindre un autre plus abrité, n'y parvient pas, dérive et finit par demander l'assistance du Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (Cross) d'Etel. Le remorqueur portuaire de Lorient ne peut appareiller au vu des conditions météo. A 2 heures du matin, le TK-Bremen s'échoue sur la plage de Kerminihy. La question se pose, en effet: pourquoi a-t-il quitté Lorient? Le commandant étant le seul maître à bord, en aucune façon les autorités portuaires de Lorient ne pouvaient lui interdire de partir en mer. Sauf si elles avaient décidé de fermer le port, fait rarissime. Le capitaine n'aurait-il pas plutôt cédé aux exigences de rentabilité dictées par les armateurs de la marine marchande ? C'est probable, selon plusieurs observateurs. Quitter Lorient de nuit, après le passage de la tempête, lui aurait coûté plus cher en termes de service de remorquage. De même, attendre une journée de plus au port aurait déclenché le paiement de frais d'amarrage, exigibles 72 heures après le déchargement d'une cargaison. Autant de surcoûts qui auraient mécontenté son propriétaire, la société maltaise Blue Atlantic Shipping, ou son gestionnaire, la société Adriyatik Gemi, située à Istanbul, en Turquie. Le capitaine a cru pouvoir attendre au large de Lorient la fin du coup de vent. Mais l'ancre a chassé. Les marins étaient-ils assez formés pour reprendre la maîtrise du bateau ? On sait combien les armateurs font aussi des économies sur ce terrain-là. Bref, autant de questions auxquelles l'enquête devra répondre.

19 décembre 2011..... Après le naufrage du cargo en Bretagne : Revenant sur l'échouement du cargo maltais TK Bremen sur une plage du Morbihan, la ministre de l'Écologie Nathalie Kosciusko-Morizet a déclaré réfléchir à une extension des pouvoirs des capitaineries pour leur permettre d'interdire la sortie en mer d'un bateau sur un motif météorologique. Quant à la région Bretagne, elle a décidé de déposer plainte et d'être partie civile.

20 décembre 2011..... Cargo échoué: la région Bretagne porte plainte. Le ministère de l'écologie réfléchit à une extension des pouvoirs des autorités portuaires. Les opérations de pompage des cuves du TK-Bremen, le cargo maltais échoué depuis trois jours sur une plage du Morbihan, se poursuivaient le 19 décembre afin de limiter la dispersion de galettes de fuel sur ce site protégé. Des barrages flottants ont été mis en place pour empêcher la pollution de la ria d'Etel, région riche en parcs à huîtres. Sur les 40 ostréiculteurs de la zone, cinq ne peuvent commercialiser leurs produits et ces interdictions «pourraient être étendues au regard des analyses de l'Ifremer », a expliqué dimanche 18 décembre, Nathalie Kosciusko-Morizet, la ministre de l'écologie au Grand jury RTL-LCI-Le Figaro. Si le pire semble avoir été évité en matière de pollution, le dossier de l'échouage est en revanche loin d'être refermé. Traumatisée par la marée noire provoquée par le naufrage de l'Erika en décembre 1999, la région Bretagne a annoncé le dépôt d'une plainte: «C'est parce qu'elle est très attachée à la protection de son littoral et à la préservation de ses espaces naturels, trop souvent souillés par des pollutions volontaires que nous avons décidé de prendre cette décision », a souligné Jean-Yves Le Drian, président (PS) de la Région. Une enquête sur les circonstances de l'accident a été ouverte par le parquet de Brest. Le TK-Bremen a quitté le port de Lorient le 15 décembre à 11 heures du matin, alors que l'imminence de la tempête Joachim était annoncée. Le vraquier qui était à vide, a jeté l'ancre au nord de l'île de Groix, en face de Lorient. Le capitaine turc n'a pas réussi à tenir son mouillage, puis a dérivé pour venir s'échouer à 2 heures du matin vendredi 16 décembre sur la plage. Pourquoi le navire a-t-il quitté le port? Et pourquoi la capitainerie de Lorient ne l'a-t-elle pas empêché ? On peut penser que le commandant du navire, poussé par son gestionnaire la société turque Adriyatik Gemi, a voulu faire des économies en évitant une nuit au port. Quant aux autorités portuaires, elles ne peuvent interdire la sortie d'un bateau que sur deux motifs: «S'il n'a pas rempli à ses obligations administratives ou si son état fait porter un risque pour son équipage et son environnement. Ce n'était pas



