

CHAPITRE 3 – Les deux cas d'étude : vue d'ensemble

La reconnaissance des dommages écologiques des marées noires questionne deux dimensions. Il s'agit, d'une part, d'explorer le dommage écologique : quel est-il ? Qui en sont victimes ? Comment le définir ? Etc. Nous explorons les atteintes à partir de la dégradation des attachements multiples entre l'homme et le littoral. Il s'agit, d'autre part, d'analyser les actions engagées par certains acteurs pour susciter l'évolution des dispositifs de gestion vers l'octroi d'un statut juridique aux dommages écologiques, permettant leur prise en compte plus complète en matière de réparation des pollutions et de prévention. Cette problématique suppose d'analyser des éléments de connaissance de natures diverses et dont l'existence temporelle est variable. Elle croise deux questionnements distincts en sciences sociales – une approche de sociologie pragmatique d'un côté (principalement inspirée de Thévenot, 2006), une approche de sciences de gestion de l'autre (Mermet et al., 2005). L'analyse est conduite sur deux cas d'étude qui, éloignés de trente ans, doivent être remis en contexte pour porter un regard pertinent sur les deux.

Pour mettre en cohérence ce matériau riche, varié, complexe, nous avons choisi d'écrire des récits des deux cas d'étude, les marées noires de l'Amoco Cadiz et de l'Erika, du naufrage du navire jusqu'à la clôture juridique de l'affaire. Ces récits très détaillés et comportant de nombreux verbatims (Bouteloup, 2008), ont permis d'étudier les deux cas au regard du double questionnement ci-avant.

Ce chapitre 3 propose une vue d'ensemble de chaque cas. Les présenter en parallèle permet de donner à voir des similitudes dans le déroulement des affaires, que nous discuterons. Ces similitudes structurent les chapitres suivants, dans lesquels nous présenterons les résultats de notre recherche.

A - Synopsis des deux cas d'étude

1 – La marée noire de l'Amoco Cadiz : la plus grosse jamais connue auparavant

Récapitulatif 1 : affaire Amoco Cadiz – quelques repères

16 mars 1978 : Naufrage du pétrolier libérien *Amoco Cadiz* sur les rochers de Portsall à Ploudalmézeau (Finistère). Près de 223 000 tonnes de pétrole brut se déversent sur 400 km de littoral breton.

Mars - avril 1978 : Les élus bretons s'organisent. Deux comités de coordination et de vigilance voient le jour ; l'un dans le Finistère, l'autre dans les Côtes du Nord.

Septembre 1978 : Dépôt de l'assignation devant les juridictions fédérales américaines. Plusieurs parties civiles : des élus, associations (UVLOE, SEPNB, ...)

28 juin 1980 : Création du Syndicat mixte de protection et de conservation du littoral nord-ouest de la Bretagne.

14 avril 1984 : Jugement du Tribunal de Chicago sur les responsabilités : le groupe Amoco est déclaré responsable de la marée noire.

24 juillet 1990 : Jugement définitif du Tribunal de Chicago sur les dommages : le Syndicat mixte obtient au nom des communes une indemnité de 123 millions de francs. Le dommage écologique a été présenté mais non retenu par le juge

24 janvier 1992 : Confirmation en appel de la condamnation du groupe Amoco qui doit verser 235 millions de francs (environ 36 millions d'euros) au Syndicat mixte. Le dommage écologique n'a pas été présenté.

LE « POISON NOIR » ENVAHIT 400 KM DE COTE : « BRETAGNE IS BEAUTY-FUEL » ; « NOUS SOMMES TOUS DES PINGOUINS MAZOUTES »⁶⁰

Le pétrolier *Amoco Cadiz*, d'une superficie équivalente à trois terrains de football, navigue sous pavillon libérien entre Rasou Tanura (Arabie Saoudite) et Rotterdam en passant par la route du Cap. Il transporte 220 000 tonnes de brut acheté par la société Shell. Au matin du 16 mars 1978, le navire, malmené par la violente tempête, se trouve en difficulté au large de l'île d'Ouessant : le gouvernail ne répond plus et le pétrolier commence une lente dérive vers la côte qui durera plusieurs heures. L'intervention du remorqueur *Pacific*, demandée tardivement et encore retardée par les négociations financières, compliquée par les conditions extrêmement difficiles et la préparation insuffisante de l'équipage du pétrolier, échoue. L'énorme masse de 334 mètres de long et 51 mètres de large s'éventre vers 22h sur les hauts fonds rocheux, à quelques encablures de Portsall. Pendant la nuit, l'urgence du sauvetage de l'équipage mobilise d'abord les équipes de secours. L'« odeur écoeurante » de mazout réveille les habitants de Portsall et des environs jusqu'à Lorient, qui s'inquiètent tout d'abord de leur chaudière avant d'apprendre à la radio l'échouage du pétrolier. La plus grande marée noire jamais due à un échouement de pétrolier a commencé. En l'espace de deux semaines, Le navire se vide complètement. Plusieurs centaines de tonnes de pétrole par heure s'échappent des cuves éventrées et viennent engluier les rochers : 75

60 Slogans de manifestation

000 tonnes s'évaporent, 85 000 restent à la mer, 65 000 viennent recouvrir 360 km d'un littoral parmi les plus beaux et les plus naturels d'Europe. Tout le littoral Nord breton, du Conquet à Bréhat, offre « *un spectacle accablant* » ; « *la mer est foutue* », affirment les pancartes plantées sur les sites.

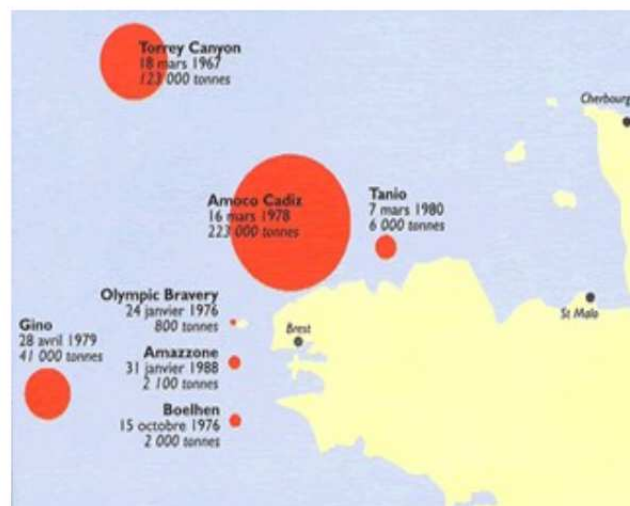
La Marine nationale française adresse une mise en demeure à la société Amoco l'enjoignant de faire disparaître le pétrole ou d'en assurer la responsabilité ; le Préfet maritime des Côtes du Nord prend un arrêté similaire. La société répond qu'elle ne dispose pas des moyens humains et techniques suffisant pour assurer le nettoyage et demande au Gouvernement français d'en assurer la mise en œuvre : « *les frais raisonnables des actions raisonnables convenus d'un commun accord entre les propriétaires et le gouvernement français seront acceptés par les propriétaires* ». Le nettoyage commence tout de suite par les habitants de Ploudalmézeau Portsall et des environs, puis prend de l'ampleur et s'organise peu à peu après les premiers moments de tourmente. Un travail qui paraît bien dérisoire : les habitants et les bénévoles pataugent dans la « masse visqueuse », avec pelles et seaux, rarement avec toutes les protections nécessaires ; les agriculteurs utilisent leur tonne à lisier pour pomper le pétrole et sont vus comme les premiers sauveurs de la situation grâce à l'efficacité un peu meilleure – mais toute relative - de leur équipement. De nombreux bénévoles affluent de toute la France pour contribuer aux actions de nettoyage et de sauvetage des oiseaux et découvrent à cette occasion le phénomène des marées... Cet élan de solidarité engendre des nécessités de gestion accrues, en termes d'organisation du travail et de protection sanitaire des personnes.

Des militaires sont envoyés sur place dans le cadre du plan POLMAR déclenché le 17 mars, et participent au nettoyage pendant environ 6 mois. Si certains riverains en gardent de bons souvenirs car les jeunes militaires, qui contribuent largement à la tâche, s'intègrent en général assez bien à la vie communale (match de foot, etc.), d'autres sont scandalisés par leur omniprésence et le contrôle qu'ils ont exercé au moins les premiers jours. En sus du travail de la commission interministérielle de lutte contre les pollutions par hydrocarbures (CICOPH) et du centre opérationnel de la Direction de la sécurité civile (CODiSC), de nombreuses réunions se tiennent dans le cadre du plan POLMAR, qui réunissent des représentants des différents ministères (Transports, Défense, Equipement, Culture et Environnement, Industrie) avec le CNEXO et l'IFP. Les acteurs locaux n'y sont pas invités. Ils ne sont pas non plus associés aux opérations de nettoyage, malgré leurs propositions et réclamations en ce sens.

Figure 11 : La marée noire de l'Amoco Cadiz : impacts et nettoyage en images

La marée noire de l'Amoco Cadiz : source Vigipol

Une série de marées noires en Bretagne (avant 1990).
Source : CEDRE



Le navire s'échoue à moins de 1,5 km de la côte

<http://www.mhyrd.in.fr/blog/antiquites-argentiques/?album=21&gallery=53>

La mer est toute entière pétrole liquide



Nettoyage : pompe à lisier et tous bénévoles... (source : wiki Brest)



Les associations écologistes, la SEPNE étant une des plus connues, apportent leur force de travail et leurs connaissances scientifiques indispensables dans cette effervescence brouillonne : en termes de techniques (de soins des oiseaux et de nettoyage) d'abord, en termes d'organisation des opérations ensuite, en termes de veille enfin sur le respect de l'environnement lors de ces opérations. Si les leçons politiques de la marée noire du Torrey Canyon n'ont pas été tirées, l'expérience technique et scientifique est restée vivante dans le milieu scientifique, universitaire comme associatif. Elle apparaît par exemple dans la revue *Penn Ar Bed* et les réflexions menées par la SEPNE : le numéro paru dès juin 1962 porte spécialement sur « les rejets d'hydrocarbures à la mer » et présente les principaux résultats scientifiques sur les effets de ces produits sur la faune et la flore. C'est encore le cas dans le numéro de décembre 1976, suite aux marées noires du Böhlen et de l'Olympic Bravery. Dès l'arrivée de la pollution, les relations sont houleuses entre les maires et les militants écologistes, qui reprochent aux élus leur précipitation et leur vision à court terme en faveur du tourisme. Non seulement les techniques de nettoyage sont néfastes au milieu naturel (engins lourds, etc.) mais de plus, les lieux pollués, auparavant protégés, sont susceptibles dorénavant d'être valorisés économiquement pour le tourisme. L'usage des dispersants chimiques représente un point saillant des discussions : alors que les écologistes s'opposent fermement à la « tornade blanche » qui « assassinerait » la mer pour créer une nature morte dans le seul but d'assurer une saison touristique, les maires récusent ce point de vue, arguant de l'efficacité des détergents sur le pétrole du Torrey Canyon en 1967.

Au total 550 000 journées de travail sont fournies entre le 23 mars et fin juin par 7000 bénévoles et autant de militaires, le chantier mobilisant quotidiennement 1000 engins divers (pelleteuses, camions-citernes, 18 km de barrages, etc.). Ce travail gigantesque et minutieux permet de récupérer 185 000 tonnes de produits solides (avec sable, goémon, etc.) dont 15 000 tonnes d'hydrocarbures, le pompage quant à lui fournissant (fin mai 1978) 65 000 tonnes de pétrole. Les déchets sont pour la plupart enterrés dans les dunes, sans garder de traces des emplacements. En juin 1978, un premier bilan⁶¹ fait état de 15 000 à 20 000 oiseaux morts ; 41 espèces touchées dont 35 vivant habituellement en milieu marin. Au final, il est estimé que 74 000 oiseaux sont ramassés, 40.000 oiseaux morts, 6.400 tonnes d'huîtres détruites, 1300 pêcheurs à terre, des conséquences incalculables sur l'estran. Fin juin, l'état « acceptable » du littoral peut de nouveau lui permettre d'accueillir des visiteurs estivaux... qui viendront, bien qu'en moindre nombre, malgré les efforts de communication pour sauver la saison.

61 Monnat J (1978). « Effet du pétrole de l'Amoco Cadiz » sur les oiseaux de mer. Bilan provisoire ». Journée spéciale "AMOCO CADIZ", Brest, France, 7 Juin 1978. <http://archimer.ifremer.fr/doc/00000/1102/>

L'AMOCO CADIZ, LA GOUTTE D'EAU QUI FAISAIT DEBORDER LE VASE : « LA BRETAGNE N'EST PAS UNE POUBELLE »

Cette énorme marée noire est en fait la quatrième en dix ans : elle succède à une série d'autres marées noires qui ont touché - moins fortement - la Bretagne, et souvent les côtes finistériennes et armoricaines. Les plus importants déversements sont ceux du *Torrey Canyon* en 1967 (120 000 tonnes de brut), puis la succession à quelques mois d'intervalle en 1976 de l'*Olympic Bravery* (ce pétrolier tout neuf de 275 000 tonnes est heureusement vide de cargaison et déverse 800 tonnes de fuel de propulsion) et du *Böhlen* (7 000 tonnes de brut à la mer, sur les 9 500 tonnes). D'ailleurs, la population a l'habitude de voir des boulettes de pétrole sur les plages, provenant des déballastages fréquents à cette époque.

La marée noire provoquée par l'Amoco Cadiz est la goutte de trop : son ampleur gigantesque – c'est le plus gros déversement accidentel jamais connu auparavant – et la série de marées noires précédentes répétant le même scénario (les riverains et bénévoles nettoient le littoral souillé par d'autres) conduisent au : « *marées noires, ras-le-bol* » (slogan). En outre, l'essor du trafic maritime mondial accroît les risques de marées noires, du fait de l'augmentation du nombre de navires en circulation, de l'augmentation de la taille des navires (des accidents potentiellement de plus en plus graves), de la concentration de ces navires dans certaines mers, comme c'est le cas dans le passage de la Manche, qui deviendra le rail d'Ouessant suite à la marée noire de l'Amoco Cadiz.

Dès le lendemain, le 17 mars et pendant les trois semaines qui suivent la marée noire, des dizaines de milliers de personnes manifestent dans les rues pour extérioriser leur colère. Lors de la première semaine, à l'appel de syndicats et partis politiques, s'expriment dans les rues de Brest une révolte immédiate et l'expression de l'opposition politique face à l'imprévoyance du gouvernement. Dès la deuxième semaine, le sens de la manifestation évolue, avec la mobilisation de dizaines de milliers de lycéens dans plusieurs villes bretonnes, qui expriment l'émotion suscitée par la marée noire. Le 23 mars, 6000 personnes envahissent la cour de la préfecture maritime de Brest ; 15 000 personnes défilent à Brest le 28 mars. Cette manifestation regroupe dix-huit organisations politiques, associatives et syndicales, avec un tract unitaire reprenant principalement les propositions de la CGT vers des mesures concrètes et immédiates... les mêmes messages depuis 1967, visant principalement les pouvoirs publics. De même le 1^{er} avril, puis encore le samedi suivant.

Les messages des manifestations s'attaquent bien sûr à la marée noire de l'Amoco Cadiz et à la série de pollutions qui ont touché la Bretagne. Mais ils portent également, en dehors des syndicats et partis traditionnels, une dénonciation générale des mensonges, du gouvernement, des pétroliers, des pavillons de complaisance, du capitalisme, du régime du profit maximum, des « voyous des

mers » sous les slogans de « *Marée noire, gâchis capitaliste, grève générale* » ou encore « *Mazoutés aujourd'hui, radioactifs demain* ». La fiabilité des informations données dans les médias et le « matraquage continu d'informations contradictoires » sont également critiqués, avec par exemple le slogan « *Télé. Radio. Information bidon* ». Les Comités Anti Marées Noires (CAMN) contribuent largement à la mobilisation et se donnent une mission d'information de la population sur les risques liés au pétrole.

La photographie de l' « oiseau mazouté », omniprésente dans les médias de l'époque, devient le symbole de la mort marée noire, le drapeau des revendications, le terreau des mobilisations sociales et de la revivification des émotions populaires. De nombreux films, chansons, poèmes et reportages sont réalisés pour témoigner de la « catastrophe ». Ils parlent de « plaie », « peste », « poison », « mort », « merde », « mer souillée ». Parmi les œuvres les plus connues, on trouve en 1978 la chanson de Tri Yann *Le soleil est noir* dans l'album collectif « *Marée noire, ils se meurent nos oiseaux* » ; *Un bateau mais demain* d'Anne Sylvestre ; *Amoco-Cadiz, les oiseaux du goudron*, du 45 tours du même nom de Cap Horn en 1978 ; *Amoco* d'Alain Barrière ; sans oublier les précédentes, comme *Torrey Canyon* de Serge Gainsbourg. Parmi les films, citons celui de René Vautier en 1978, *Marée noire, colère rouge* ; ainsi que *Mazoutés aujourd'hui...* de Félix Le Garrec ; *Du pétrole mais pas d'idées* de Jo Poltier ; *La mer en noir* de Marcel Réaumont ; et les précédents, comme *La lutte des enfants, des femmes, des hommes contre la marée noire* des époux Albertini en 1967.

Figure 12 : Marée noire de l'Amoco Cadiz : films et photographies emblématiques

Affiche du film de René Vautier, 1978

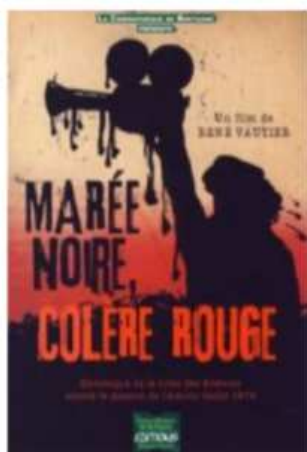


Photo de la cinémathèque de Bretagne (type d'image qui a servi d'emblème à la « révolte »)



A EGALITE SUR LA LIGNE DE MIRE DE MOUVEMENTS « CITOYENS » : LE « MEPRIS » DES POLLUEURS ET LES DEFAILLANCES DE L'ÉTAT EN MATIERE D'ORGANISATION, D'INFORMATION ET DE SECURITE SANITAIRE

L'incapacité de l'État à protéger les habitants et gérer la crise est au cœur des critiques, comme l'illustre également le slogan « *Non assistance à région en danger* ». L'improvisation, l'impréparation, l'inefficacité sont dénoncées de manière d'autant plus virulente que « rien n'a été fait malgré la succession » de marées noires, comme si aucune leçon n'avait été tirée de la marée noire du Torrey Canyon dix ans plus tôt... et malgré les promesses du Président Valéry Giscard d'Estaing dans son discours de Vannes en 1977, quant à la mise en place d'une série de mesures de prévention et de lutte, après avoir déclaré que « *les marées noires sont comme une sorte de déshonneur* ».

La marée noire de l'Amoco Cadiz conduit à des tensions politiques importantes entre les élus bretons et le gouvernement. La traduction politique de la marée noire par les élus locaux dénonce le « mépris » du gouvernement envers la Région, délaissée, oubliée, « bafouée ». La gestion de la crise par le préfet est dénoncée, la visite du Président Giscard mouvementée, des CRS sont déployés pour assurer la sécurité des représentants officiels et un minimum de calme, les médias nationaux transmettent une information calibrée.

Si l'afflux massif de bénévoles venus de toute la France et de l'étranger donne d'abord aux habitants une sensation réconfortante de solidarité, des critiques soulignent rapidement qu'il permet avant tout de pallier vaille que vaille les manques du plan Polmar et de consolider un peu l'improvisation. Bertrand Poirot-Delpech dénonce dans Le Monde le fait que : « *à la pollution des plages, on ajoute celle des esprits, englués comme oiseaux de mer dans les notions de fatalité et de dévouement. Contre ce suintement idéologique, un pétard s'impose : non et non, Portsall n'est pas l'affaire de tous, c'est le crime de quelques-uns.* ». Par ailleurs, le refus du gouvernement de faire appel à des chômeurs plutôt qu'à des bénévoles fait également l'objet d'une profonde incompréhension, quand ce n'est pas une réprobation supplémentaire.

L'attitude irresponsable du gouvernement en matière de risques sanitaires du pétrole est également soulignée, alors que des troubles de la santé des bénévoles sont constatés (poussées aiguës de maladies respiratoires, intoxications générales). La Faculté de médecine de Brest est chargée par le préfet, le 3 avril, de la surveillance médicale de la population concernée (militaires et bénévoles travaillant au nettoyage). Les résultats concluent à l'existence de « troubles » sans gravité, à l'absence de certitudes sur le lien de cause à effet entre les quelques cas graves et la pollution et à l'impossibilité de prévoir les effets à long terme de ce type de pollution⁶². Rien n'est

62 « Impact de la marée noire (Amoco Cadiz) en biologie humaine » de J.-F. Menez, F. Berthou, D. Picart, C. Riche

fait, en revanche, en matière d'impacts psychologiques et psychiatriques sur les populations directement touchées.

De la même manière, la question des lieux de stockage du pétrole récupéré lors des opérations de nettoyage est également très controversée ; elle fait encore aujourd'hui l'objet de dénonciations, d'une part de l'oubli des zones concernées et, d'autre part, de la non prise en compte des enjeux écologiques dans les choix des lieux de stockage. Un scientifique souligne l'absence de précaution, en dépit des dispositions prévues et malgré les recommandations émises en juin par la commission parlementaire soulignant la nécessité d'inventaires des sites de stockage. La mauvaise gestion de la crise par l'État et le « ras-le-bol du pétrole » fondent un sentiment généralisé de défiance envers les autorités centrales.

Surtout, l'appel à la manifestation du 24 mars l'affirme : « *indemniser, c'est secourir ; se mobiliser, c'est prévenir* ». Il s'agit de faire changer la prévention des marées noires et la gestion de la pollution. L'union départementale de la confédération syndicale des familles (UD-CSF) du Finistère engage une action séparée, au pénal, en se constituant partie civile contre l'État français : « cette intervention peut, peut-être, faire évoluer le droit et la jurisprudence, toute neuve, sur la responsabilité en cas de pollution pour aboutir à une protection plus efficace du patrimoine naturel. C'est pourquoi la constitution de partie civile ne peut fonctionner que si elle est l'occasion d'un vaste débat et d'une série d'actions collectives sur les questions d'environnement. En ce sens, la constitution de partie civile n'est qu'un moyen de l'action collective et ne peut elle-même fonctionner que grâce à l'action collective »⁶³.

Une commission d'enquête parlementaire est créée le 27 avril, présidée par André Colin. Elle conclut aux défaillances de l'État, à l'absence de mise en œuvre d'une politique de prévention et de lutte contre les pollutions accidentelles, à la quasi-absence d'amélioration depuis la précédente grande marée noire, à la nécessaire réforme du tout jeune plan Polmar (regrettant la lenteur de sa mise en œuvre et l'absence d'association des élus locaux), au caractère salvateur de la mobilisation des agriculteurs et bénévoles face aux lacunes organisationnelles et matérielles de l'État.

Pourtant, des efforts ont été réalisés par l'État depuis 1970 contre les pollutions accidentelles : si en 1967 le Ministre de l'Intérieur identifie la marée noire à un cataclysme naturel - bien que provoqué par l'imprudence des hommes - et loue la « valeur irremplaçable du geste volontaire dans l'action de secours »⁶⁴, ce n'est plus le cas en 1978. En interne, des plans d'intervention intégrant aussi les enjeux environnementaux⁶⁵ ont été mis en place, les moyens de lutte alloués en

63 Document de la conférence de presse « Marée noire : et maintenant ? » organisée par l'UD-CSF du Finistère le 6 septembre 1978.

64 Rapport de la commission parlementaire créée en avril 1978, présidée par M. Colin

65 Un plan défini par le Comité interministériel d'action pour la nature et l'environnement (C.I.A.N.E.) est

cas de sinistre aux administrations ont été élevés et des lois votées par le Parlement afin d'obliger les armateurs à contracter une assurance contre les risques sur les tiers. D'autre part, l'État intervient en faveur de l'établissement de règles internationales visant à limiter les risques du trafic maritime (par exemple avec la création du dispositif de séparation de trafic au large de la Bretagne).

En outre, un dispositif international existe en matière d'indemnisation des pollutions par hydrocarbures. Le récent système CLC-FIPOL est concrétisé, d'une part, en matière de responsabilité civile par la convention de Bruxelles de 1969 entrée en vigueur en 1971 et, d'autre part, à travers la convention portant création d'un Fonds d'indemnisation (Fonds de 71) entrée en vigueur en 1978. Cependant, au moment de l'accident, la France n'a pas encore ratifié la convention portant création du Fonds, ce qui le rend inopérant. En attendant qu'elle entre en vigueur, le « plan CRISTAL »⁶⁶ intervient pour apporter une indemnisation complémentaire au fonds de limitation. Cette seconde base juridique résulte d'un accord volontaire signé entre les principales compagnies pétrolières, et se limite, en mars 1978, à 150 millions de francs environ (net, c'est-à-dire une fois déduit le montant du fonds de limitation). Le « fonds de limitation » prévu par les conventions est effectivement constitué par les assureurs devant le tribunal de commerce de Brest en avril 1978 : il se monte à environ 77 millions de francs (33 millions d'Euros d'aujourd'hui). Le fonds est constitué auprès du tribunal de commerce de Brest par les propriétaires et assureur du navire, conformément aux conventions. Néanmoins, ce plafond est largement insuffisant au regard de l'ampleur des dommages. Suite à la marée noire de l'Amoco Cadiz, l'action judiciaire est privilégiée par plusieurs parties civiles, afin de prouver la faute du propriétaire du navire et obtenir réparation intégrale du préjudice⁶⁷ au tribunal de Chicago.

DES ACTIONS JUDICIAIRES CONTRE LA SOCIÉTÉ AMOCO, POUR RÉPARER ET PUNIR : LE SYNDICAT MIXTE HEROS DU « COMBAT BRETON » FACE À L'« INJUSTICE » ET À L'« AFFRONT »

Certains collectifs se montent pour « relever la tête », laver cet « affront » fait aux Bretons et à la Bretagne et effacer la « tache indélébile ». La réparation ne suffit pas, ne suffit plus, ce sont des enjeux plus profonds qu'il s'agit de défendre : les « raisons de vivre », tous ces sentiments, toutes ces histoires vécues, toute cette culture, tous ces éléments qui « n'ont pas de prix ». La mobilisation poursuit plusieurs objectifs, punir une faute, réparer des dommages et agir au plan

approuvé en 1972 et vise à donner « un cadre cohérent d'actions d'ordre scientifique, technique, législatif, réglementaire et économique »

66 Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for oil pollution ; ce plan ne devait être que transitoire, et est pourtant resté effectif jusqu'en 1992

67 L'article 1382 du code civil français stipule que « tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage oblige celui par la faute duquel il est arrivé, à le réparer ». cf. le jugement en appel de l'affaire Amoco, arrêt du 24 janvier 1992.

politique et sociétal : montrer du doigt, démonter les rouages, prévenir les marées noires. Il s'agit également pour les élus locaux d'avoir prise sur les décisions de nettoyage et plus globalement sur la gestion de crise sur leur territoire. Il s'agit enfin d'un défi à l'État, à travers sa mise en cause (procédure administrative) et le fait que les communes attaquent directement le pollueur, au lieu de s'en remettre aux responsabilités et devoirs de l'État en termes de défense des intérêts publics. Les élus sont à cette époque sous tutelle, représentants locaux de l'Etat, sous l'autorité du préfet et leur démarche questionne les compétences et les places respectives de l'Etat et des collectivités locales.

Un mouvement s'organise parmi les communes touchées, afin de construire un front uni face aux responsables : les pollueurs, mais également l'État. La démarche mise en œuvre par les maires des communes sinistrées représente une affirmation de leur autonomie, de leur volonté d'intervention quand leur population et leur patrimoine sont en jeu, ainsi que leur légitimité en tant que partenaire incontournable. En outre, pour les élus l'objectif n'est pas seulement de réparer, mais aussi de punir. C'est tout d'abord le 21 mars, 5 jours après la marée noire, lors du conseil municipal de Plouguiel (Côtes-du-Nord à l'époque ; « pays » du Trégor), que Jean-Baptiste Henry, conseiller de l'opposition, propose de voter une motion. La motion, aux accents militants dans ce contexte politique très centralisé de 1978, est néanmoins formulée de manière mesurée, afin de fédérer les élus et favoriser les positions communes. Elle vise à ce que les communes s'organisent pour assurer la prévention de tels événements : l'appel résonne chez les élus, à qui l'administration refuse tout apport en matière de gestion de crise, alors même qu'ils se sentent, d'une part, les meilleurs représentants des besoins et attentes de leurs administrés et, d'autre part à même de contribuer à des actions plus adaptées grâce à leur connaissance du terrain. Cet enjeu « d'autonomie », très présent, favorise l'union de maires malgré les clivages politiques et géographiques. Tournée vers l'action, la motion constitue le premier pas de ce qui sera appelé « le combat des maires » pour obtenir la condamnation des coupables et la réparation des préjudices subis, à la base des futurs Comités de Coordination et de Vigilance des Élus des Communes du Littoral (CCV) puis du Syndicat Mixte. À la tête du CCV des Côtes-du-Nord (CCV 22) : Alphonse Arzel, maire de Ploudalmezeau, « le meneur d'hommes ». Il est étroitement entouré de deux élus, qui jouent également un rôle prépondérant dans le mouvement : Charles Josselin, dont l'envergure et l'expérience politiques – il est député et élu au Conseil Général des Côtes du Nord – rassurent ; et Jean-Baptiste Henry – chercheur en économie à l'INRA – qui devient, à plein temps, la « cheville ouvrière ».

Fin mai 1978, CCV 22 rassemble 42 communes, touchées par la marée noire ou solidaires des communes victimes. *« Le Comité s'est donné pour tâches (..) de défendre les intérêts des collectivités locales, face aux pollueurs et aux responsables de la protection du littoral, ainsi que*

de jouer le rôle de groupe de pression pour que des mesures efficaces capables d'empêcher le retour de telles catastrophes soient prises ». Il s'agit, dans les grandes lignes, de « 1) Obtenir des pouvoirs publics le versement des indemnisations promises, (...) 2) obtenir la mise en oeuvre d'une politique de prévention, (...) 3) poursuivre en justice les compagnies pétrolières ». Les communes s'engagent dans cette action complexe contre Amoco parce que « d'une part, elles veulent faire payer les véritables responsables (...) d'autre part, elles veulent pleine réparation des préjudices subis ». Le mouvement s'oriente rapidement vers l'idée d'un procès, qui répond à cette demande forte de justice, de punition en vue d'une prévention aussi, en plus d'une réparation financière.

De la même manière, les communes du Finistère commencent à se regrouper. Le 25 mars 1978, sous l'impulsion du maire de Brest, une réunion extraordinaire réunit les maires du département, au cours de laquelle est évoquée, comme dans le département voisin, la perspective d'un procès, là encore avec prise de contact auprès de Me Huglo.

En parallèle, l'Union des Villes du Littoral Ouest Européen (UVLOE) est créée le 9 mai 1978 à Brest, par Jean-Baptiste Henry et Jules Legendre. Ce dernier, maire adjoint de Ploudalmézeau Portsall chargé de Portsall, en est le président ; un comité scientifique et technique rassemble des biologistes⁶⁸, des économistes⁶⁹ et un juriste⁷⁰. Association internationale non gouvernementale, ses statuts lui fixent deux buts précis : la lutte contre la pollution marine et la défense du littoral Ouest-Européen. Il s'agit de « *veiller à la sauvegarde et promouvoir la mise en valeur du littoral* », de manière à « *organiser au-delà des frontières la défense des intérêts propres des collectivités locales et de leurs habitants, dont la vie économique et le cadre de vie dépendent de l'intégrité du milieu marin* ». Pour cela, elle cherche à développer la collaboration entre les communes riveraines du littoral ouest-européen et à rallier élus et scientifiques en liaison avec « *tous les responsables de quelque tendance politique qu'ils soient* ». Le levier d'action privilégié consiste à exprimer les vœux des populations littorales en s'appuyant sur des travaux et études d'un comité scientifique, de manière à en informer l'opinion publique d'une part, et à faire pression sur les États d'autre part.

Le CCV Côtes-du-Nord (22) décide à l'unanimité d'engager une procédure administrative contre les pouvoirs publics. Mais conscients du fait que cette action pourrait avoir pour effet de réduire la responsabilité du pollueur, les élus cherchent également à faire condamner – et payer – celui-ci. Le CCV prend contact avec l'avocat parisien Christian Huglo, afin d'envisager avec lui les

68 messieurs Chassé, Glémarec et Monnat, de l'UBO

69 messieurs Bonnieux, Dausse et Rainelli de l'INRA de Rennes ; M. Congar de l'UBO ; messieurs Autin, Gily et L'Hostis de l'INRA de Concarneau

70 M. Beurrier

procédures à suivre en justice, à l'encontre du pollueur, mais également contre l'Etat. Sur les conseils des avocats, il s'oriente vers une action risquée : il s'agit de porter l'affaire devant une juridiction des Etats-Unis, puisqu'elle engage des filiales du groupe Amoco, implanté aux Etats-Unis. Une action civile contre l'armateur est lancée par environ 46 communes auprès du tribunal de Brest. Le procès doit se tenir à Chicago, selon une procédure classique du droit américain. Il comprendra deux étapes sous la direction du juge Franck McGarr, spécialiste du droit maritime international. La première phase consistera en la détermination des responsabilités, la seconde en l'évaluation des dommages et conduira à la réparation. Le CCV 22 travaille avec des avocats français (Me Huglo et Lepage) mais également avec un cabinet d'avocats américain chargé d'assurer l'interface entre le Syndicat Mixte et les avocats français d'un côté, les exigences spécifiques du procès et du Droit américain, de l'autre.

L'UVLOE se porte aussi partie civile dans le procès engagé à Chicago contre les responsables de l'Amoco Cadiz, en demandant seulement un franc symbolique et en espérant « faire de ce procès un test capital pour l'avenir ».

L'Etat est également plaignant contre le pollueur, avec une douzaine de communes finistériennes ralliées au CG du Finistère, séduits par l'offre financière du gouvernement en cas de réussite au procès.

De son côté, la SEPNB veut faire prendre conscience de ce qui se passe, prévenir les accidents futurs, punir les coupables. Cette motivation guide, d'une part, l'énorme travail de recensement engagé pour dresser le bilan biologique et écologique de la marée noire et, d'autre part, la décision prise de porter systématiquement plainte depuis les marées noires de l'Olympic Bravery et du Böhlen. La mobilisation pour une évolution du contexte politique et juridique a d'autant plus de sens que la répétition de ces événements est considérée prévisible ... et prévue, puisqu'un article de la revue *Penn Ar Bed* de l'association pose, après la marée noire du Böhlen en 1976, la question des dommages qui résulterait d'un supertanker supérieur (un nouveau modèle, encore plus gros, arrive sur le marché... le modèle Amoco). L'association engage donc une action judiciaire, comme elle l'a déjà fait deux fois, toujours avec l'avocat Me Huglo, fondée essentiellement sur l'idée de dommage écologique. En 1976, très peu d'avocats disposaient d'une expérience sur les questions de dommages environnementaux et Me Huglo a, lui, plaidé dans l'affaire des boues rouges en Corse.

En 1979, malgré l'apport des pouvoirs publics et le fonds de solidarité (en plus des nombreux dons reçus), le CCV 22 rencontre des difficultés financières face aux coûts exorbitants des avocats et du procès au vu des moyens des communes. Par ailleurs, les traces visibles de la marée noire se sont estompées, et les maires se préoccupent des effets éventuels du procès à venir sur l'économie touristique. Le doute s'insinue donc dans le mouvement, d'autant plus que les élus se retrouvent

face à une situation qui leur échappe, par la nouveauté (un procès, et aux États-Unis en plus) et par l'envergure (montants financiers énormes, un adversaire géant sur la scène internationale, etc.).

C'est alors que le naufrage du Gino en avril 1979 dans le rail d'Ouessant remet la question sur la scène publique (même si le vraquier coule avec ses 40000 tonnes de pétrole lourd, sans souiller le littoral). Mais surtout, le 7 mars 1980, les nappes d'hydrocarbures issues du naufrage du Tanio attisent de nouveau la colère de la population bretonne. La révolte de la population, rapportée par tous et par la presse (un numéro spécial est réalisé par le Journal Le Trégor, à l'initiative du CCV 22), est un énième « ras-le-bol », celui de trop, qui joue également le rôle de « piquêre de rappel » en relançant – utilement - la motivation des maires pour le combat entamé. Une délégation de 500 maires part protester à Paris contre cette nouvelle marée noire, « *pour que tout le monde sache ce qui s'est passé* » : un train spécial est affrété le jour du Conseil des Ministres du 2 avril 1980. Mais, si au départ la manifestation est « calme et digne », l'ambiance devient davantage explosive quand les élus se font refouler par les CRS (eux, des élus ceints de leurs écharpes tricolores ... et de leurs cirés jaunes) d'une part, et d'autre part quand le Président Giscard d'Estaing refuse de rencontrer les représentants. Le retour en Bretagne est amer, d'autant plus que la presse nationale, au contraire de la presse locale, a « *minimisé l'incident* ». Le sentiment « *d'affront et de mépris* » renforce encore la combativité des élus : « *nous sommes partis français, nous revenons Bretons* » ...

Pour les élus locaux, c'est la rupture avec l'administration : « la voie des pirates » est décidée, sous la forme d'une grève administrative. Ce « *camouflet* » leur permet également de mobiliser davantage la population, qui investit les mairies, salles des fêtes, etc., invitée par les élus à venir s'informer sur les derniers événements et s'exprimer. Ce qui sera appelé les « États Généraux des communes de la côte » engendre également le vote d'une motion lors d'assemblées générales extraordinaires, dans lesquelles les élus « *s'insurgent contre l'attitude du Président de la République* » face à la « *manifestation pacifique, sérieuse et représentative de toutes les tendances de la population bretonne* », réitèrent leur velléité de continuer leur action et rappellent leurs objectifs et demandes à l'égard de l'état (mesures de prévention, juste indemnisation). Un livre photographique sur la marée noire est réalisé par le groupe SELT (en breton : « regardez ») et édité sous l'égide du comité des élus. En réalité, les images sont essentiellement celles de la marée noire du Tanio, mais les jeunes photographes ont voulu présenter à leur manière, avec des images fortes, la réalité de cette marée noire pour la population.

Pour faire face aux exigences financières et organisationnelles du procès⁷¹, le « Syndicat Mixte de Protection et de Conservation du Littoral nord-ouest de la Bretagne »⁷² est officiellement mis en place le 28 juin 1980. Il vise à « *effectuer ou faire effectuer toutes études et recherches en vue d'apprécier les atteintes subies par le littoral (...) et déterminer les travaux nécessaires à sa restauration ; de mettre en œuvre tous moyens légaux (...) pour assurer la réparation des dommages subis, poursuivre les actions engagées en avril 1978 et mobiliser les moyens financiers nécessaires* ». En septembre 1980, 34 communes du Finistère rejoignent les 42 communes sinistrées et le CG des Côtes-du-Nord. Le syndicat mixte regroupe désormais 76 communes et un Conseil Général (22).

Après les agriculteurs pendant la dépollution, le syndicat mixte devient le fer de lance et le héros d'un « combat breton » du « pot de terre contre le pot de fer ». Il se présente comme rassembleur : de la gauche et de la droite politiques d'une part, de deux départements d'autre part et même plus largement que les seules communes directement touchées puisque des maires de communes non touchées décideront de contribuer néanmoins au financement du Syndicat Mixte. Il attire également la sympathie des médias.

Suite au changement de gouvernement, une négociation entre le Syndicat mixte et l'État en 1981 permet en particulier une entente sur la répartition des demandes de réparation en vue du procès en dommages. Avec les « accords Matignon » conclus en 1983, l'État concède aux communes le droit de présenter les dommages écologiques évalués sur l'estran (bien qu'appartenant au Domaine Public Maritime, relevant de la responsabilité exclusive de l'État) et soutient financièrement les communes, contre le retrait de la plainte du Syndicat Mixte contre l'État. C'est alors que les 14 communes et le Conseil Général du Finistère, qui s'étaient rangés aux côtés de l'État au début du procès, rejoignent le Syndicat Mixte.

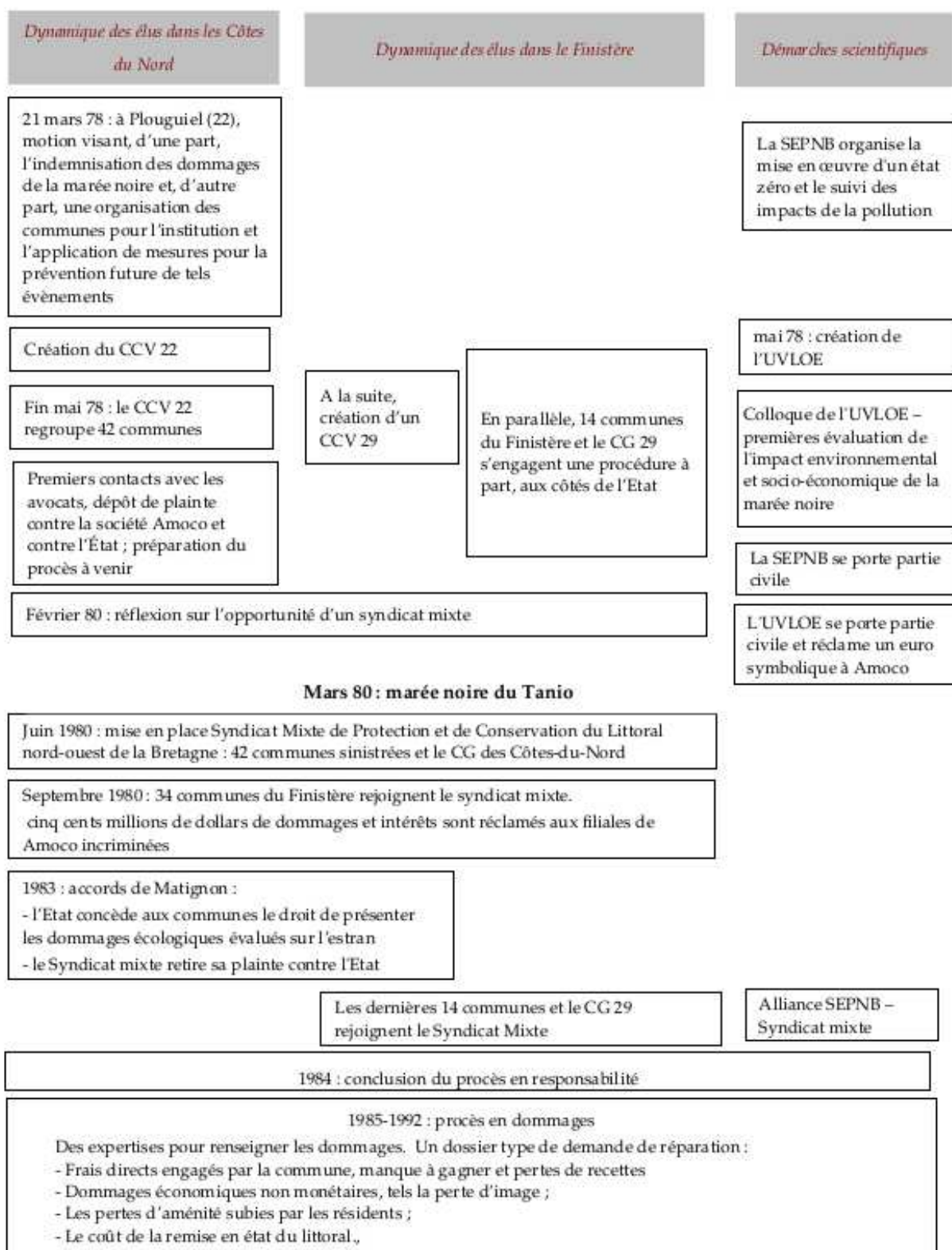
La première partie du procès, qui se conclut en 1984 sur la responsabilité d'Amoco, est vécue comme une grande victoire du Syndicat Mixte, largement reprise par les journaux locaux et vécue comme telle par tous ceux qui suivent l'aventure et plus généralement par toute la population qui se sent concernée. Cette première étape ouvre alors sur le second procès, qui doit valider les dommages subis.

71 Le syndicat mixte aurait ainsi un statut de collectivité dont les communes sont membres, alors que les CCV sont des associations loi 1901 regroupant des représentants des communes.

72 Il sera évoqué sous l'appellation « Syndicat Mixte » dans la suite

Figure 13 : Représentation schématique des dynamiques d'acteurs dans le cas de l'Amoco

16 mars 78 : naufrage de l'Amoco Cadiz et marée noire



ÉVALUER LES DOMMAGES : TOUT A CONSTRUIRE

En juin 1978 et mai 1979, le CCV 22 envoie des questionnaires aux maires des communes touchées de Côtes-du-Nord (une soixantaine environ), afin de disposer d'une première estimation des dommages subis⁷³. Par ailleurs, des suivis écologiques, d'une part, et des évaluations économiques des dommages, d'autre part, démarrent dès les premières semaines après la marée noire. La marée noire de l'Amoco Cadiz donne lieu à une démarche originale et d'ampleur visant à récolter un maximum de données biologiques, chimiques et écologiques avant l'arrivée des nappes de pétrole. Pour les scientifiques, il s'agit d'effectuer les comptages au plus vite. Depuis 1976, la Société pour l'Étude et la Protection de la Nature en Bretagne (SEPNB), dont les missions portent principalement sur la gestion et le suivi des milieux naturels, porte systématiquement plainte après une marée noire. L'expérience des marées noires précédentes en Bretagne, et surtout des démarches juridiques qui peuvent s'ensuivre a montré aux militants qu'un état zéro est essentiel. Aussi, dès le premier jour, elle organise le travail sur le terrain. Les équipes mobilisent associatifs et chercheurs d'instituts de recherche comme l'université de Brest ou l'IFREMER ainsi que des centaines d'étudiants envoyés sur les côtes. Il s'agit, d'une part, d'estimer l'impact de la marée noire et de mieux en connaître les caractéristiques grâce à des bilans de mortalité de la faune et la flore, d'autre part de réaliser des expériences afin de tester la fiabilité de ces comptages et comprendre les phénomènes observés (d'où vient la mortalité ?), prévoir le retour à la normale, etc. L'état zéro est suivi de comptages immédiats des impacts de la pollution. Dès septembre 1978, le « bilan provisoire de l'impact écologique » six mois après la marée noire réalisé par C. Chassé est publié dans le numéro de la revue *Penn Ar Bed* consacré à l'Amoco Cadiz et évoque des chiffres astronomiques tels que plus de 100 000 tonnes de coquillages morts. Les suivis seront ensuite maintenus plusieurs années, dans le cadre de programmes scientifiques financés par le Ministère de l'environnement, mais menés et coordonnés par les scientifiques impliqués eux-mêmes. Les résultats montreront des capacités de résilience de l'environnement qui surprendront les scientifiques.

En économie comme en biologie, la marée noire est un nouveau terrain d'étude : les concepts sont à créer, les méthodes à développer, les connaissances à capitaliser. En particulier, c'est à cette époque que la notion de « coût social » apparaît et se concrétise dans les analyses et méthodes. A côté de la mobilisation scientifique à Brest pour réaliser un état des lieux, l'intérêt intellectuel et la nouveauté de la question incitent François Bonnioux et Pierre Rainelli, économistes à l'INRA de Rennes, à chercher à évaluer le coût social de la marée noire. En parallèle et indépendamment, le même travail est engagé par des économistes américains, avec à leur tête Thomas Gregalunas et

⁷³ Les réponses à ces questionnaires serviront de base à la constitution des dossiers communaux présentés lors du procès en dommages

Joël Dirlam, sur des financements de la NOAA⁷⁴ qui accorde 220 000 dollars pour l'étude d'impact socio-économique. L'université de Rhode Island, maître d'œuvre, prend alors contact :

- d'un côté, avec l'université de Brest, où R. Congar en économie et J.-P. Beurrier en Droit travaillent sur les questions liées à la mer ; le premier assurera un rôle de pont entre les deux équipes françaises et américaines ;
- de l'autre, avec la station INRA d'économie rurale de Rennes : P. Rainelli et F. Bonnieux ;
- enfin, avec le laboratoire d'économétrie de l'Ecole Polytechnique : C. Henry, dont les travaux sur les coûts d'irréversibilité ont une notoriété internationale.

En lien avec l'UVLOE, l'équipe de l'INRA engage une étude visant, d'une part, à répertorier travaux et statistiques existants et, d'autre part, à financer une enquête psychosociologique pour estimer l'état de l'image de marque de la Bretagne après la marée noire. Le projet repose sur trois questionnements :

- Les répercussions de la marée noire sur le secteur touristique dans son ensemble sont appréciées sur la base, d'un côté, d'une étude du secteur et de toutes les activités annexes et, de l'autre, d'une étude de la fréquentation touristique en 1979 (à défaut de 1978)
- Les pertes d'aménités subies par les touristes et les résidents sont estimées, sur la base d'une étude des motivations des changements de comportements des touristes et des réactions de la population sédentaire ;
- L'estimation des perturbations encourues par les activités halieutiques est fondée sur l'étude de la filière poisson-ostréiculture-algues.

Ces différentes recherches sont valorisées au colloque organisé en 1979 par l'UVLOE, qui se traduit par la publication en 1980 d'un document de référence en matière de pollutions marines par les hydrocarbures. Il décline les enjeux et moyens d'action en matière de prévention d'abord, de lutte contre la pollution ensuite ; il présente également les résultats des suivis de l'impact écologique de la marée noire de l'Amoco (bilans de mortalité, etc.), puis l'étude des conséquences socio-économiques.

Le rapport de recherche réalisé par l'équipe de l'INRA de Rennes⁷⁵ pose un cadrage général d'une évaluation socio-économique du coût social de la marée noire, puis présente des estimations de perte pour le secteur touristique d'abord, pour les activités de la mer ensuite, enfin une estimation des dommages non-marchands. Les effets non-marchands intègrent également un bilan

74 National Oceanic and Atmospheric Administration, NOAA, www.darp.noaa.gov

75 Bonnieux, F., P. Dauce, P. Rainelli, 1980, « Impact socio-économique de la marée noire provenant de l'Amoco-Cadiz », rapport de recherche INRA - UVLOE

écologique, qui repose sur un bilan des pertes de biomasse (sur la base des travaux de C. Chassé et M. Glémarec), immédiates et différées, des effets pathologiques, ainsi que sur une estimation de la durée de l'impact et des temps de recouvrance. Il souligne la perte immédiate de 300 000 tonnes en poids frais de faune et flore, et autant de manière différée.

L'ALLIANCE SYNDICAT MIXTE – SEPNB : DES DOMMAGES A L'ENVIRONNEMENT PRESENTES DANS LES REQUETES EN REPARATION

Dans le procès en dommages, chaque commune est partie civile et constitue un dossier de demande de réparation ; le Syndicat Mixte anime la préparation et soutient les communes pour le montage des dossiers. Il conclut également des accords avec des professionnels (hôteliers-restaurateurs, marins pêcheurs, ostréiculteurs) et la SEPNB. Il pourra alors représenter les différents intérêts concernés par les dommages, ce qui légitime les réclamations au regard du Droit américain.

Dans un premier temps les élus locaux et la SEPNB s'organisent chacun de leur côté pour une action judiciaire vers un objectif commun d'évolution du dispositif de gestion des marées noires en faveur de réparations plus complètes et dissuasives. La SEPNB détient des données capitales et uniques sur l'impact environnemental : elle a fait faire un « constat d'urgence » par un expert envoyé par le tribunal administratif et réalisé un état zéro ; elle bénéficie d'une légitimité juridique crédible (et supérieure aux élus) sur le sujet... mais ne dispose pas de la capacité financière nécessaire pour se porter partie civile au procès à Chicago. Les motivations de ces deux mouvements diffèrent en matière environnementale : les élus parlent de territoire, la SEPNB de biodiversité et d'écosystèmes. Ils décident néanmoins de s'allier pour renforcer les possibilités de succès de l'action judiciaire en réparation. Cette alliance, les contraintes de l'action judiciaire et l'implication des avocats en la matière font émerger peu à peu la question des dommages écologiques et leur formalisation dans les requêtes.

Sur l'impulsion de la SEPNB et des avocats auprès du Syndicat mixte, des préjudices nouveaux sont présentés par les parties civiles : des dommages à l'environnement, biologiques et géomorphologiques, des pertes d'aménité des habitants, l'atteinte à l'image de marque.

Mais le Droit américain à l'époque ne prend en compte que les dommages directs et découlant d'une responsabilité. Aussi s'agit-il de faire jurisprudence en matière de dommages à l'environnement, pertes d'aménités et préjudice d'image. En particulier, de grandes incertitudes portent sur la question du préjudice écologique : il existe très peu de chances pour qu'il soit pris en compte, si l'on s'en réfère à la jurisprudence, tant française qu'états-unienne. Mais les avocats français Me Huglo et Lepage y tiennent et incitent les communes à présenter des demandes conséquentes.

Un dossier type est élaboré, qui distingue plusieurs catégories de dommages :

- Les frais directs engagés par la commune, manque à gagner et pertes de recettes (touristiques, calculées par experts INRA sur la base des données INSEE);
- Les dommages économiques non monétaires, tels la sous-utilisation ou la perte d'image des équipements touristiques ;
- Les pertes d'aménité subies par les résidents ;
- Le coût de la remise en état du littoral.

Pour le renseigner, le Syndicat Mixte engage plusieurs études et expertises, qui viennent compléter les informations déjà disponibles sur les dommages de la marée noire. Il s'agit notamment des questionnaires envoyés aux maires dès 1978, des résultats des suivis biologiques des universitaires et des actes du colloque de l'UVLOE⁷⁶. Le syndicat mixte fait également appel au bureau d'études SETAME, à des biologistes et écologistes (M. Chassé et M. Glémarec), à des économistes (M. Bonnieux et M. Rainelli, de l'INRA de Rennes) et à un panel de juristes afin de déterminer les chances d'aboutissement des revendications environnementales.

L'expertise menée par les économistes M. Bonnieux et M. Rainelli vise à étudier l'impact économique de la marée noire de l'Amoco Cadiz en Bretagne, à travers 3 grands types de dommages : d'une part les dommages sur les activités économiques liées au tourisme, à la pêche et à l'ostréiculture et à toute activité liées à celles-ci ; d'autre part le dommage écologique, étudié par M. Chassé en termes biologiques et écologiques ; enfin les pertes d'aménités (ou pertes de bien-être) et d'image de marque. Un travail similaire est mené par la NOAA⁷⁷ (M. Brown, M. Congar).

Celle réalisée par les scientifiques vise à estimer les pertes de biomasse et les répercussions à attendre à travers les différents échelons de la chaîne alimentaire. Si l'évaluation de la biomasse repose sur une méthodologie « qui tient la route », confortée lors du processus d'expertise et contre expertise du tribunal, la question de quelle valeur mettre se pose ensuite. Face aux désaccords entre scientifiques et économistes, les avocats et les élus tranchent pour une méthode d'évaluation des pertes de biodiversité fondée sur les pertes de biomasse dans les chaînes trophiques.

Au moment du bouclage et de la mise en commun des dossiers en juin 1985, les demandes totales se montent à :

⁷⁶ Les experts mobilisés par le Syndicat Mixte en vue du procès ont en fait commencé à travailler sur la question dès 1978, dans le cadre de leurs laboratoires respectifs, et financés par des subventions européennes via l'UVLOE.

⁷⁷ National Oceanic and Atmospheric Administration

- Pour le syndicat mixte, de 693 millions de francs, dont 587 pour les communes ;
- L'État réclame 428 millions, factures à l'appui, pour les réparations, interventions, et indemnités versées aux professionnels.

L'objectif est de faire payer le coupable un maximum, en tout cas « suffisamment » pour exercer un effet dissuasif.

Les sommes demandées pour la perte d'image de marque sont les mêmes pour toutes les communes, quel que soit le degré de pollution. Une estimation globale a été calculée par les experts et partagée ensuite entre les différents dossiers présentés au juge. De la même manière, en matière de dommages écologiques, l'estimation globale issue des travaux des experts a ensuite été partagée entre les différentes communes en fonction de leur longueur de littoral.

Alphonse Arzel, président du Syndicat mixte, n'attend donc pas un miracle du côté des préjudices écologiques ou de l'atteinte à l'image de marque ; il espère en revanche au minimum la moitié des quelques 600 millions demandés. Après une phase d'audition des témoignages des représentants des communes, un par un, sous le feu des questions et contre-expertises des avocats d'Amoco jusqu'en mai 1987, le premier jugement en dommages est rendu le 10 janvier 1988 par le juge McGarr. Celui-ci fait savoir dès la fin des audiences qu'il ne prendra pas en considération les sommes relatives au travail des bénévoles, les préjudices imputables aux retards d'investissements dans les communes, ni les pertes de jouissance, soit près d'un tiers de l'addition présentée. Par ailleurs, il considère que les maires ont exagéré leurs demandes. Le jugement conclut que :

- Amoco doit verser 468 millions de francs (85,2 millions de dollars), intérêts compris ; *à titre de comparaison, en 1978 Amoco a cherché à limiter sa responsabilité à 750 000 dollars, soit 100 fois moins et le plafond du fond de limitation est de 77 millions de dollars, soit 6 fois moins ;*
- Les communes reçoivent 46 des 587 millions de francs réclamés (moins de 10% des demandes), soit un peu plus de 90 millions avec intérêts : à peine plus que le coût du procès ;
- Les ostréiculteurs, pêcheurs, LPO, SEPNB⁷⁸ et commerçants sont également indemnisés ;
- L'État obtient 202 millions sur les 430 réclamés ;
- Les deux départements sont omis de la répartition.

Finalement, le juge reconnaît la réalité de certains préjudices mais ne les prend pas en compte dans son verdict. Les membres du Syndicat sont déçus par le rejet des deux tiers des dommages par le juge : certes, les frais du procès sont couverts, mais l'ambition du Syndicat était toute autre et les communes espéraient que le juge trancherait en leur faveur. De plus, la sanction financière qui en découle alors est jugée insuffisante : « *Ça ne coûte pas cher d'être responsable* ». En ce qui concerne la reconnaissance des dommages écologiques, le juge est considéré avoir ignoré les

78 La demande porte sur les coûts de fonctionnement des cliniques pour oiseaux mises en place

expertises fournies par le Syndicat. Et surtout, les maires sont blessés par l'accusation de tricherie sur les montants, par la négation de leur bonne foi : ils se sentent insultés et trahis.

Figure 14 : Communiqué de presse de la LPO suite au premier jugement en réparation

AMOCO-CADIZ : Le cours de la nature au plus bas

La LPO, engagée dans le procès du naufrage de l'AMOCO-CADIZ est très déçue : le juge fédéral Mac Garr de Chicago lui a accordé 160 000 F.

Quels que soient les critères du bilan de cette catastrophe sur le plan écologique et les modes de calcul des frais engagés par la LPO ;

- 25 000 oiseaux morts dans cet accident;
- 3 000 oiseaux rares et menacés détruits sur la seule réserve naturelle des Sept-Iles. L'AMOCO-CADIZ porte la responsabilité du déclin irrémédiable des colonies d'oiseaux rares en Bretagne (guillemots, pingouins et macareux notamment),
- les milliers d'heures passées pour nettoyer les centaines d'oiseaux mazoutés vivants,
- la destruction de la flore et de la faune marines,
- la construction du Centre de soins permanent de L'Ile-Grande (commune de Pleumeur-Bodou),
- l'essai de réintroduction des macareux, oiseau symbole de la LPO,

elle estime que le préjudice écologique n'a pas du tout été pris en compte.

Ce jugement est une parodie et constitue une très mauvaise jurisprudence au regard des décisions internationales acquises (pollution du Rhin par Sandoz) ou tout simplement des décisions des tribunaux français qui accordent jusqu'à 10 000 F. pour la seule destruction d'une espèce protégée sur une réserve naturelle.

Aux yeux de la législation américaine, le patrimoine naturel n'a pas de prix !

La LPO souhaite bien sûr faire appel de cette décision.

Rochefort, le 12 janvier 1988

Plus tard, le 21 février 1989, un jugement complémentaire est rendu suite à une procédure en rectification engagée par le Syndicat Mixte. Ses avocats ont préparé pour cela un épais mémoire qui relève les oublis (par ex. pour les départements), confusions (dans les demandes individuelles des communes) et erreurs pour en demander la réparation. Ils attendent, de plus, le remboursement des coûts de voyage des témoins et le relèvement du taux d'intérêt pris en compte dans les calculs d'indemnisation. Le mémoire laisse volontairement de côté les dommages écartés par le juge lors de son 1^{er} jugement : ils seront au cœur de la procédure d'appel. La demande de rectification se monte donc à 120 millions de francs, relèvement des intérêts exclus. Finalement, le jugement complémentaire intègre les départements, qui se voient attribuer 9 millions, intérêts compris, pour les Côtes-du-Nord et 7 millions pour le Finistère. Les erreurs soulignées sont réparées. Mais le taux d'intérêt n'est pas relevé.

Le Syndicat lance par ailleurs une procédure en appel du procès en dommages. Il confie pour cela au juge Tone, président de la Cour suprême des États-Unis, la mission d'évaluer les chances de succès d'une démarche en appel, dans le sens d'une évolution de la jurisprudence. Dans son rapport, rendu en juillet 1989, celui-ci considère qu'« un contre-appel sur un nombre limité de points de droit aura de bonnes chances de prévaloir ».

Le Syndicat étant affaibli financièrement, l'État apporte l'argent nécessaire aux collectivités locales ; il demande néanmoins au Syndicat, en contrepartie, d'abandonner en appel les demandes environnementales et de s'en tenir aux catégories de dommages qui ont le plus de chances d'être acceptées. Un autre facteur va jouer dans le même sens : l'avocat américain du Syndicat estime que si la Cour d'appel rend un jugement favorable sur la perte d'image de marque et sur les dommages écologiques, il faudra un, voire deux ans de procédures supplémentaires devant un autre tribunal pour déterminer le montant des dédommagements. Les chances de réussite semblent bel et bien exister, mais le président du Syndicat décide finalement de clore les démarches pour limiter les frais (assumés par la population bretonne).

La question des dommages écologiques n'est donc pas soumise aux juges de la Cour d'Appel. Le jugement rendu le 24 janvier 1992 conclut que :

- La société Amoco doit verser 226 millions de francs au Syndicat mixte et à ses associés (contre 123 initialement), avec des intérêts à 11,9% (au lieu de 7,2 % initialement) alors que plaignants n'en réclamaient que 9,5 %. Au total, la société Amoco doit régler une ardoise de 1,25 milliards de francs.
- Le Syndicat mixte reçoit moins de 9% des sommes qu'il demande, ce qui cependant réussit à couvrir les frais de procès. Les maires et leurs partenaires estiment la décision du juge excessivement sévère, et dénoncent les « réductions arbitraires » appliquées aux demandes.
- le Conseil Général du Finistère obtient 28 millions, le Conseil Général des Côtes d'Armor 48 millions et l'État 1 milliard de francs ;
- les associations d'environnement reçoivent également des indemnisations (2 millions pour la LPO) ;
- les artisans et commerçants de Pleumeur-Bodou et Trégastel perdent les indemnisations qui leur avaient été accordées lors du 1er jugement.

L'État fait cadeau au Syndicat Mixte des avances consenties les années passées (soit au total 33 millions de francs) et lui accorde en supplément 100 millions sous forme de don, comme « juste retour » aux « vraies victimes » (locales) de la marée noire. Ce geste permet de dédommager les

victimes négligées par le dernier jugement et de rembourser les frais des communes qui s'étaient jointes au combat par solidarité.

Une fois diminuée des frais du procès, ce sont environ 325 millions de francs⁷⁹ qui sont redistribués aux diverses parties pour lesquelles le juge s'est prononcé. Des tensions ont lieu au moment de la prise de connaissance de la décision du juge, puis de la répartition des sommes entre les communes et avec les partenaires associés (professionnels, notamment), mais il s'avère difficile d'en retrouver des traces. Des tensions ont également lieu entre le Syndicat et certains ostréiculteurs au moment d'appliquer les accords d'entente conclus en matière de représentation des intérêts de ceux-ci par le Syndicat.

Après ce dernier jugement, l'« affaire Amoco » n'est toujours pas terminée, puisqu'un contentieux oppose alors les élus à leurs avocats français. Ceux-ci réclament en effet des sommes supplémentaires, correspondant à une part des « gains » de leurs clients. Ce dernier épisode durera encore plus de six ans.

Figure 15 : Souvenir : l'ancre de l'Amoco Cadiz sur le port de Porstall-Ploudalmézeau



LA MAREE NOIRE DE L'AMOCO CADIZ FAIT EVOLUER LA GESTION

Après la marée noire de l'Amoco Cadiz, des mesures sont prises pour améliorer la préparation à la lutte contre les pollutions accidentelles et renforcer le dispositif d'intervention français. Des moyens accrus et une réorganisation du dispositif de prévention et de lutte sont mis en place :

- Au niveau institutionnel national, par la structuration et la clarification des responsabilités de chacun ; par le renforcement de l'action préventive et de lutte (rôle des Préfets Maritimes, plans POLMAR, etc.) ; par le développement de l'arsenal juridique.

⁷⁹ Les 255 millions de francs accordés par le juge, diminués des charges diverses, auxquels s'ajoutent les 100 millions de l'État. Les collectivités membres du Syndicat Mixte ont le choix entre récupérer la somme qui leur est allouée, ou la laisser en gestion au Syndicat Mixte (ce qui leur permet de toucher des intérêts).

- En matière opérationnelle, les moyens de prévention et de lutte sont renforcés avec : les CROSS en Manche et Mer du Nord, chargés d'une triple action de prévention des accidents, de sauvegarde de la vie humaine et de protection de l'environnement ; trois dispositifs de séparation du trafic (adoptés par l'OMI sur propositions franco-anglaise) ; des centres de sécurité qui contrôlent les navires, des remorqueurs de grande puissance constamment en alerte, des centres POLMAR disposant de matériels à disposition des maires sans déclenchement des plans POLMAR ; la création du CEDRE (Centre de Documentation, de Recherche et d'Expérimentations sur les Pollutions Accidentelles des Eaux), centre technique spécialisé, disponible 24h sur 24 en cas de pollution et de la CEPPOL (Commission d'Etudes Pratiques de lutttes antiPOLution), organisme consultatif en matière de matériel de lutte ; la création de la Mission Interministérielle de la Mer (aujourd'hui Secrétariat Général de la Mer), qui répond - entre autres - à un souci de coordination interministériel.
- Le renforcement du dispositif est également mené par les organisations intergouvernementales. Pour renforcer la sécurité du trafic maritime, l'OMI définit des normes techniques obligatoires pour les navires et le mémorandum de Paris de 1982 sur le contrôle par l'État du port (traduit en droit communautaire par une directive de 1995) entre en vigueur.
- En outre, des accords régionaux de coopération se développent ou se mettent en place en matière d'assistance et de prévention : l'Accord de Bonn est amendé en 1994 pour y introduire des dispositions préventives instituant un système d'échange d'information et d'exercices de surveillance ; la convention OPRC⁸⁰, adoptée en 1990, prévoit l'assistance et la coopération en cas d'accident, l'échange d'information, le développement de plans d'urgence à terre et la formation ; la convention de 1989 sur l'assistance remplace la convention de 1910 régissant le remorquage, en modifiant profondément la règle "no cure no pay" avec l'introduction d'une dimension environnementale et une incitation supérieure à l'action de secours ; etc.
- A l'échelle communautaire, un dispositif d'échange d'information et de recherche et développement sur les moyens de lutte contre le pétrole et leurs effets sur la faune et la flore est initié.
- Enfin, l'industrie met en place un dispositif d'inspection des navires dans le cadre de l'OCIMF⁸¹ et une coordination étroite est instaurée entre l'industrie pétrolière (IPIECA) et l'OMI pour inciter les États à ratifier les conventions internationales et à développer la coopération pour la mise en œuvre de la convention OPRC.

80 International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation

81 Oil Companies International Marine Forum, association volontaire d'industries pétrolières.

2 - La marée noire de l'Erika, une première pour le dommage écologique

Récapitulatif 2 : affaire Erika – quelques repères

décembre 1999 : Naufrage du pétrolier, gestion d'urgence pour récupérer du pétrole en mer et arrivée des nappes sur les côtes : 20 000 tonnes touchent près de 400 km de littoral.

1^{er} semestre 2000 :

Nettoyage des côtes par des professionnels et des bénévoles ; 250 000 tonnes de déchets. Ramassage et soins des oiseaux. *Au total, 150 000 à 300 000 oiseaux victimes de la marée noire dont 80% de guillemots de Troil ; 74 000 sont ramassés, dont environ 50 % sont encore vivants et soignés dans les centres ; quelques centaines sont relâchés.*

mesures sanitaires, dont interdictions de vente des coquillages produits dans la zone touchée et fermeture des salines (Guérande et Noirmoutier).

mise en place des procédures d'indemnisation CLC-FIPOL et mise à disposition d'aides nationales, régionales et départementales pour les activités économiques sur le littoral

Création de l'association inter-régionale « Ouest Littoral Solidaire » (AIOLS) regroupant les trois Conseils Régionaux Bretagne, Pays de la Loire, Poitou-Charentes, les départements du Finistère, Morbihan, de Loire Atlantique et Vendée ainsi que les associations départementales des maires.

Mai 2000 : autorisation de prise d'eau dans les marais salants. A Guérande, tensions fortes entre les tenants de l'ouverture et la coopérative principale, qui décide de ne pas ouvrir.

2001-2004 : instruction judiciaire

2005-2007 : les parties civiles s'organisent (relance de l'AIOLS par exemple) et comptent faire reconnaître le « préjudice écologique », estimé entre 9 à 400 millions d'euros. Le « procès de l'Erika » en correctionnelle se tient en 2007 au Tribunal de Grande Instance de Paris ; il s'agit d'une procédure au pénal contre X.

Janvier 2008 : l'arrêt du TGI de Paris entérine les responsabilités des prévenus et décide 13 millions d'euros de dommages et intérêts au titre du préjudice écologique.

30 mars 2010 : Le procès en appel confirme le premier jugement et augmente les dommages et intérêts totaux.

25 septembre 2012 : L'arrêt de la Cour de Cassation confirme le jugement en appel. Le préjudice écologique est confirmé et 13 millions d'euros de dommages et intérêts lui sont attribués.

Le pétrolier Erika, battant pavillon Maltais et affrété par la compagnie pétrolière TotalFina, transporte 31 000 tonnes de fuel lourd n°2 de Dunkerque (France) à Livourne (Italie). Alors qu'il se trouve à environ 30 milles marins (55 km) au sud de la pointe de Penmarc'h (sud Finistère) le 11 décembre 1999, il fait face à des conditions météorologiques difficiles. Après avoir lancé un message d'alerte aux autorités maritimes françaises, le capitaine les informe ensuite qu'il maîtrise la situation et fait route vers Donges à vitesse réduite. Mais le lendemain à 6h05 du matin, le navire menace de se casser en deux : un second SOS est lancé. L'équipage est évacué sain et sauf, pendant que le navire se brise définitivement. La partie avant du navire sombre lors de la nuit suivante. Pour empêcher sa dérive vers Belle-Île, la partie arrière est prise en remorque par le remorqueur de haute mer Abeille Flandre, mais coule le lendemain. Les deux morceaux de l'épave, éloignés de 10 kilomètres l'un de l'autre, gisent à environ 120 mètres de profondeur, à

environ 40 milles (70 km) des côtes bretonnes, dans le Golfe de Gascogne. Environ 20 000 tonnes de fuel lourd⁸² sont déversées lors du naufrage.

Figure 16 : Carte du littoral touché par la marée noire de l'Erika, récapitulant quelques faits clef ; source AFP



Le plan Polmar Mer est déclenché le 12 décembre par le Préfet maritime de l'Atlantique, afin de récupérer et contenir les nappes d'hydrocarbures avant leur arrivée à terre. Le Préfet maritime est assisté des Douanes, de la Marine Nationale et d'organismes comme le centre d'études, de documentation et de recherche sur les pollutions accidentelles des eaux (CEDRE), de Météo France, et de l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (IFREMER). Le 13 décembre, pour récupérer le pétrole en mer, il demande assistance aux pays étrangers signataires des différents accords de coopération en la matière : plusieurs navires sont dépêchés par la Marine française et loués auprès de ces pays au nom du gouvernement. Les plans Polmar Terre de Vendée et de Charente-Maritime sont déclenchés le 22 décembre, celui de Loire-Atlantique le 23 décembre. Les plans Polmar Terre des départements du Finistère (touché le 23 décembre) et du Morbihan (touché le 24 décembre) sont déclenchés le 24 décembre. Au 30 décembre 1999, 30 millions de francs sont délégués au titre du Plan Polmar aux Préfets départementaux pour la conduite des opérations de nettoyage.

⁸² Le fuel lourd ne s'évapore que très peu (environ 10 % de leur masse), contrairement aux pétroles bruts légers : celui de l'Amoco Cadiz par exemple s'est évaporé à 30 à 40 %.

Onze jours après l'accident, de premiers arrivages disséminés de pétrole touchent le Finistère sud le 23 décembre, ensuite les îles du Morbihan le 25 décembre. Le gros de la pollution atteint l'île de Groix (face à Lorient) et la Loire-Atlantique le 26 décembre ; la Vendée et la Charente-Maritime les 27 et 31 décembre. Au total, 450 kilomètres de côtes sont touchés de manière forte mais discontinue en Finistère, Morbihan et Vendée, de manière quasi continue en Loire-Atlantique entre le 23 décembre et le mois de février. Une couche visqueuse de 5 à 30 centimètres d'épaisseur recouvre certaines zones du littoral sur plusieurs mètres de large. Les conditions météorologiques agitées et les forts coefficients de marée déposent la pollution très haut sur l'estran, jusqu'au sommet de falaises hautes de plus de 10 mètres. La marée noire de l'Erika, c'est donc dix fois moins de pétrole que celle de l'Amoco Cadiz, et autant de linéaire de côte touché.

Pour les pouvoirs publics comme pour la population, le naufrage de l'Erika est plutôt une surprise, vingt ans après l'Amoco Cadiz (1978), vingt ans pendant lesquels la France ne connaît que quatre déversements d'hydrocarbures persistants supérieurs au millier de tonnes : ceux des pétroliers Gino en 1979 (40 000 tonnes de produit déversées sur le fond au large d'Ouessant), Tanio en 1980 (au nord de l'île de Batz, 6 000 de ses 26 000 tonnes de fuel partent à la mer), Amazzone en 1988 (un peu plus de 2 000 tonnes de fuel déversé au large du Finistère) et Lyria en 1991 (environ 2 200 tonnes de pétrole déversées au large de la Provence). Cet accident en décembre 1999 rappelle donc que le risque de marée noire reste permanent. Et la marée noire du Prestige, le 13 novembre 2002, insiste encore...

UNE GESTION PROFESSIONNALISEE DE LA POLLUTION MAIS TOUJOURS LA MEME IMAGE : CIRES, PELLERES ET SEAUX...

Comme après l'Amoco Cadiz, des bénévoles venus de toute la France affluent pour contribuer au nettoyage des côtes et des oiseaux. Les opérations de récupération en mer sont périlleuses et très difficiles, à cause des conditions de mer agitées et de la nature visqueuse et collante de l'émulsion. Sous la coordination des préfets maritimes des cinq départements touchés et avec l'aide des autorités locales, environ 5000 personnes participent au nettoyage des plages et rochers souillés. Des sapeurs-pompiers, des militaires et du personnel de la protection civile sont engagés et des bénévoles viennent par milliers, malgré les conditions de travail difficiles dans la tempête, sous la pluie et dans le froid. Peu à peu, la lutte s'organise. Les chantiers s'équipent de cribleuses pour récupérer les boulettes de polluant enfouies jusqu'à 25-30 cm dans les plages. Certaines communes complètent leur propre équipement avec du matériel acheté dans le cadre du plan Polmar ; d'autres louent les services d'entreprises spécialisées. Mais les arrivées régulières de boulettes dans le Finistère, le Morbihan, la Loire Atlantique et la Vendée imposent de maintenir de nombreux chantiers de nettoyage (de nouvelles contaminations ont lieu lors des tempêtes). Bien que le gros de la pollution ait été enlevé dans les premiers temps, un second nettoyage est encore effectué en mai sur certains sites. Les chantiers de nettoyage fonctionnent encore sur

certains sites en juillet et août 2000, et même jusqu'au début de l'année 2001. Les efforts portent en priorité sur les plages les plus fréquentées par les touristes.

Figure 17 : Marée noire de l'Erika : impacts et nettoyage en images



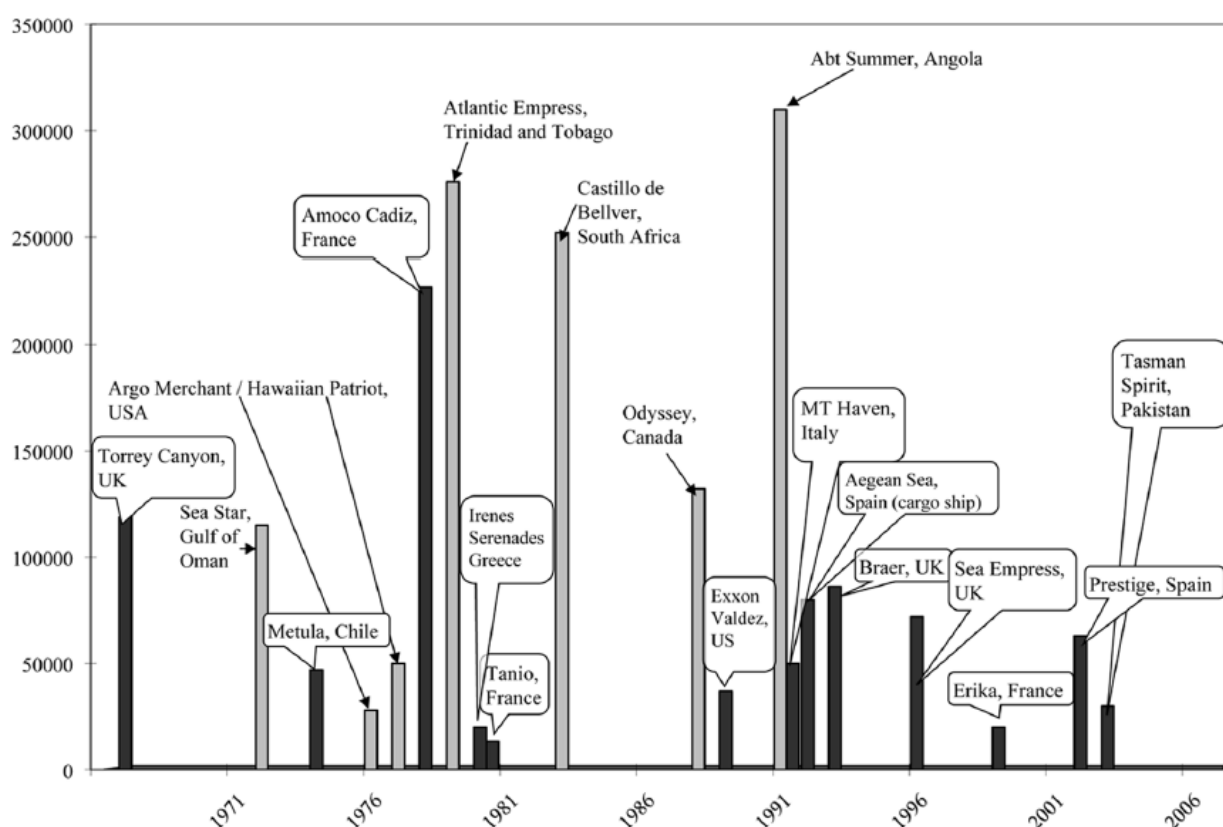
Photo du nettoyage – source Ouest France



Un oiseau en soins – source CNPT de Vendée



Figure 18 - Fourcade, 2011b : Principales marées noires entre 1967 et 2007 en tonnes de pétrole déversées par des navires. Celles ayant touché les côtes sont représentées avec les barres noires.



Les nombreux reportages de l'événement, dans la presse, à la télévision et sur internet donnent à voir l'ampleur de la pollution sur les côtes et les oiseaux empêtrés dans ce pétrole étouffant, valorisent les bonnes volontés et montrent que, vingt ans après l'Amoco Cadiz, les milliers de tonnes de pétrole se nettoient toujours à la main, avec pelles, seaux et cirés jaunes.

Cette prise de conscience, à la fois étonnée et indignée, est relayée dans les discours politiques d'opposition et dans les médias : " rien n'a changé depuis l'Amoco Cadiz " en matière de lutte en mer, de surveillance et de prévision de dérive des nappes, de mise en place des plans Polmar-terre et des moyens correspondants. Dans cette situation de crise, les progrès et les efforts menés sur la gestion des marées noires depuis vingt ans sont occultés par une vision lapidaire des médias et des internautes. Une recherche frénétique des coupables est engagée : le gouvernement est accusé de mauvaise gestion, l'organisation Polmar d'insuffisances, TotalFina d'inconscience, le Cedre de sous-estimation de la pollution. L' « indignation » suscite des manifestations rassemblant des milliers de bénévoles, pêcheurs, écologistes, élus, marins, etc. à Vannes, Saint Nazaire, Paris (« La marée noire, plus jamais ça »). Une chaîne humaine organisée par le Collectif anti-marée noire (CAMN) de St Nazaire rejoint Batz-sur-mer et Le Croizic (4 km).

Un appel au boycott des stations TotalFina est lancé : il ne tient toutefois pas longtemps face à l'hégémonisme du carburant Total sur la côte sud Bretagne. Des revendiquants occupent les bureaux mis en place par le Fipol pour récolter les dossiers de demandes d'indemnisation, d'autres s'invitent dans une assemblée du groupe Total, un petit groupe exprime copieusement la colère et l'indignation qui le motive en profitant de la place offerte par les murs d'une demeure, propriété privée du président directeur général. Un appel est lancé aux détenteurs d'actions de la société à les vendre, afin d'exercer une action concrète sur les bénéfices de l'entreprise et sa valeur en Bourse (donc les intérêts des actionnaires) : l'idée est de se servir du marché, opérateur à la source de ce genre d'événement d'après les critiques anti capitalistes.

Des chansons, poèmes et romans sont créés : la chanson *Erika, Erika* de Gilles Servat reprend le slogan de Total : « je n'irai plus chez ton affréteur par hasard ». En 2000, le groupe Krozal sort un mini album de six titres, intitulé *Erika et Amoco*, consacré à la catastrophe. Un recueil collectif de poésies paraît en juin 2001, *Adieu m'a dit la mouette, ou la complainte de l'« Erika »*, à l'édition du Petit Pavé, ainsi qu'un roman pour la jeunesse, *Tempête sur l'« Erika »* de Roselyne Bertin, publié en 2001 chez Rageot. Le groupe « Debout sur le zinc » crée une chanson « marée noire » dans son album *Des Singes et Des Moutons* (2004).

La violence des critiques à l'encontre des services qui ont tenté d'éviter ou limiter l'impact du naufrage du pétrolier est telle que le commandant de l'Abeille Flandre - navire de sauvetage intervenu auprès de l'Erika ressent le besoin de justifier son intervention en décembre 1999 et, plus largement, son métier. Il publie donc un ouvrage, avec Hervé Hamon (2001), dans lequel il

dénonce la tournure « choquante » et « révoltante » que prend la dénonciation publique : un « lynchage médiatique », la « mise au pilori » de témoins importants et tout de suite qualifiés de coupables, la « stigmatisation », l'attaque sur la base de « rumeurs infondées » d'un « système efficace », « hors de toute évaluation », « c'est tellement tentant de diaboliser l'institution », etc.

Figure 19 : Marée noire de l'Erika - caricatures et humour

Ci-dessous : caricature. Source : repgenius.com



Première page du document de communication de la Campagne 9 menée par Agir pour l'Environnement de janvier 2000 à septembre 2000 : ERIKA, LA MAREE NOIRE DE TROP !



Humour par Philippe Tastet – source : alainrouiller.blog



Pourtant, depuis l'Amoco Cadiz et avec les accidents ultérieurs, la lutte contre la pollution s'est considérablement améliorée et équipée, notamment avec des compétences spécialisées (CEDRE)⁸³, une stratégie de lutte en mer pour limiter la pollution de l'estran et des moyens techniques importants (des vols sont effectués au-dessus de la mer pour repérer les plaques de pétrole, des navires sont envoyés pour contenir la pollution en mer, etc.). Au final, 1200 tonnes de pétrole émulsionné sont récupérées en mer, allégeant d'autant le nettoyage du littoral : 1 m³ récupéré en mer représente 10 à 20 m³ de déchets en moins sur le littoral.

⁸³ La pollution de l'Erika reste un cas unique néanmoins : les équipes sont obligées d'expérimenter, pour faire face à un type de pétrole, au relief des côtes et aux conditions météorologiques particuliers : Cf.le bulletin du CEDRE n°13.

En parallèle des suivis aériens et des prévisions sur les arrivées des nappes à la côte, des tests sont réalisés sur le fioul. Ainsi, l'Institut Français du Pétrole est chargé de communiquer la composition du pétrole de l'Erika, et l'AFSSA (Agence Française de Sécurité Sanitaire des Aliments) le seuil au-dessus duquel la contamination est considérée comme néfaste pour la santé humaine. De plus, le CEDRE reçoit dès les premiers jours des échantillons du pétrole de l'Erika, lui permettant de modéliser son comportement et de prévoir les moyens adaptés et les techniques les plus efficaces pour les opérations de récupération, les moyens à mise en œuvre sur terre, etc.

Cette fois, contrairement à l'Amoco, la gestion des déchets est organisée avec des sites de stockage temporaires recensés ; dès fin juillet 2000, tous les matériaux sont rassemblés dans les sites de « stockage lourd ». Au total, environ 200 000 tonnes de déchets sont collectées (bilan en septembre 2000). Ces déchets sont traités, selon un cahier des charges établi avec des experts. Par ailleurs, les Directions régionales de l'environnement (DIREN) coordonnent un système de suivi et conseil sur la qualité environnementale du nettoyage : les « cellules d'experts environnement » sont composées d'experts géomorphologues et biologistes universitaires et associatifs, envoyés sur les chantiers aux côtés des postes de commandement Polmar. Des fiches de chantier sont réalisées par – ou en collaboration avec – le CEDRE pour suivre la dépollution sur les sites (Quéré et Collin, 2000). Elles recensent par exemple l'emplacement du site, ses caractéristiques physiques, géomorphologiques, biologiques (végétation du site), etc et enregistrent l'organisation du chantier (dates, moyens déployés, résultats).

La société TotalFina collabore avec les autorités pour rendre la lutte plus efficace : un échantillon du fuel de l'Erika est rapidement envoyé au CEDRE pour anticiper les meilleurs moyens à utiliser pour le nettoyage ; l'entreprise prend en charge techniquement et financièrement le ramassage, la collecte et le stockage des déchets. Au final, elle doit évacuer 250 000 tonnes de déchets souillés, ce qui représente un coût d'évacuation de l'ordre de 300 millions de francs. Par ailleurs, Total FinaElf se charge d'éviter toute nouvelle fuite d'hydrocarbures à partir du navire naufragé : l'affréteur s'engage, par un accord conclu le 26 janvier avec le gouvernement français, à réaliser et à financer les investigations et toute opération visant à éviter les suintements ultérieurs. Quatre options sont envisagées : le confinement des hydrocarbures, la neutralisation de la cargaison, le renflouement de l'épave avec les hydrocarbures à bord, ou le pompage des hydrocarbures. La dernière est choisie par le gouvernement français, avec l'approbation du FIPOL. Finalement, l'affréteur coordonne pendant l'été 2000 les opérations de pompage du fioul de l'Erika, situé à 70 km des côtes du sud Finistère. L'opération mobilise environ 200 hommes, dont une vingtaine de plongeurs ainsi que 7 navires de support de travaux et représente un coût de 500 millions de francs, pris en charge par l'entreprise.

Les associations Bretagne Vivante (ex-SEPNB) et la Ligue pour la Protection des Oiseaux (LPO) mobilisent leurs bénévoles et leurs moyens humains, techniques et financiers au service du nettoyage des oiseaux. Ces deux associations environnementales ont montré antérieurement leurs compétences en la matière. Les relations sont tout d'abord tendues entre elles sur la question de la répartition des centres de soins. La mise en place en janvier 2000 de l'Observatoire des marées noires par le Ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement favorise toutefois la collaboration entre toutes les associations d'environnement. Le projet vise à « *permettre aux associations d'établir leur propre bilan de l'impact écologique de la marée noire, de faire des propositions de restauration du littoral et de suivre dans le temps l'évolution des milieux. Mais cet outil, c'est maintenant aux associations de s'en saisir, de le faire vivre et d'en préciser les missions.* »⁸⁴. Le président en est Jean-Pierre Raffin, biologiste reconnu. Des dizaines de milliers d'oiseaux sont ramassés sur le littoral par les bénévoles et des particuliers. Ils sont acheminés vers 14 centres de soins en France, 1 en Angleterre, 10 en Belgique et 10 en Hollande. L'école vétérinaire de Nantes est transformée en centre d'accueil pendant les vacances de Noël par la LPO ; elle accueille plus de 11 000 oiseaux et plus de 7 000 bénévoles de France et d'Europe. Sur les 74 000 oiseaux mazoutés ramassés sur le littoral atlantique, du Finistère à l'Aquitaine, et accueillis par la LPO, 42 000 sont morts et 32 000 vivants ; seuls quelques centaines d'entre eux sont remis en liberté après nettoyage. Parmi les cinquante-huit espèces représentées, le guillemot de Troil⁸⁵ constitue 82 % des victimes. Les estimations évoquent au total 150 000 à 300 000 oiseaux victimes de l'Erika, la majorité ayant péri au large. Cet impact direct sur les oiseaux marins est le plus important enregistré à ce jour lors d'une marée noire.

DES CONTROVERSES, NOTAMMENT SUR LES RISQUES SANITAIRES

La question des risques sanitaires du pétrole pour les bénévoles est rapidement une source d'attention, portée par exemple par les CAMN, associations de consommateurs et les médias. Une enquête de la Direction générale de la Santé recense que sur 3 700 personnes ayant participé à des chantiers de nettoyage, près de 1 500 ont ressenti des troubles de santé pendant leurs activités⁸⁶.

La marée noire menace de toucher de nombreuses exploitations conchyliques, ostréiques et mytiliques en Loire-Atlantique et Vendée dont quelques sites emblématiques tels que

84 Mme la Ministre (Dominique Voynet) : conférence de presse à Rennes le 19 janvier 2000 lors de son déplacement dans les régions sinistrées par la marée noire.

85 Espèce nicheuse d'Atlantique nord, en danger en France : population relictuelle d'environ 250 couples en Bretagne en déclin, en diminution de 20 à 50 % depuis les années 1970. Les menaces sont principalement, par ordre d'importance décroissant : les captures accidentelles dans les filets maillants (les oiseaux meurent noyés), les pollutions aux hydrocarbures (dégazages et marées noires) et la forte prédation par les corvidés (cette espèce n'est cependant pas en danger à l'échelle européenne, avec plus de 2 millions de couples).

86 Site internet du Conseil Économique Social Environnemental de la région Pays de la Loire

Noirmoutier, la baie de Bourgneuf, la presqu'île Guérandaise, etc. Dans certaines zones, la faune benthique – araignées, certains poissons - est également touchée. Certains filets de pêche sont eux aussi maculés de pétrole.

Aussi, parallèlement aux opérations de nettoyage, des mesures de prévention des risques sanitaires sont rapidement mises en place. Elles se fondent dans un premier temps sur les recommandations de l'Agence française de sécurité sanitaire des aliments (AFSSA) issues de critères de contamination visuels ; puis sur les programmes de suivi et d'analyse de la contamination des eaux et produits de la mer.

En janvier, la pêche à pied est interdite dans les zones affectées. La mise en marché de coquillages d'élevage prélevés après l'arrivée de la marée noire est bloquée et les zones de production et de récolte de coquillages sont fermées. 80% des concessions de Loire-Atlantique et 20% de celles de Vendée sont alors concernées. La levée d'interdiction de récolte attendra l'été 2000, voire septembre 2001.

Les plages font également l'objet de mesures préventives d'ordre sanitaire : durant l'été 2000, 10 des plages de Loire-Atlantique sur les 93 contaminées restent fermées au public. Enfin, pour aider les activités économiques affectées (conchyliculture, production de sel, tourisme) par la marée noire, le gouvernement met en place plusieurs mécanismes d'aides financières.

De plus, avec la menace sur les marais salants, la pollution de l'Erika soulève un problème encore jamais rencontré lors d'une marée noire. Un arrêté préfectoral interdit la prise d'eau en mer dans les marais salants de Loire Atlantique jusqu'au 31 mars.

Dès les mois de mars – avril, se pose la question de leur réouverture, puisque l'exploitation des marais nécessite de vider les bassins à cette époque puis de laisser entrer de l'eau et entamer alors le processus de concentration du sel. Il s'agit également d'éviter l'assèchement des bassins, qui provoquerait des dégâts très importants (voire irréversibles) sur les oeillets puisque les argiles qui les forment se fissureraient et perdraient alors leur étanchéité. La question de la qualité d'eau acceptable pour l'alimentation des bassins se pose alors de manière cruciale, conditionnant les possibilités de récolte cette année-là. Elle se pose d'autant plus fortement qu'elle intervient dans le contexte d'une saliculture livrant un produit de terroir, à Guérande et Noirmoutier : un label est en jeu, il s'agit de conserver au sel de Guérande l'image d'un produit "sain".

Une campagne de suivi est lancée, après constitution d'un comité scientifique le 4 février, composé des représentants des professionnels, des préfetures, de l'Ifremer, du Cedre, des DDASS (direction départementale des Affaires sanitaires et sociales), de l'Université de Nantes et de l'ITOPF. Ce travail vise à élaborer les méthodologies de mesures et, puisque aucune norme ou référence antérieures n'existe, à proposer des critères de décision pour définir l'ambition de

nettoyage. En sus des différents organismes qui sont mobilisés sur la question, le FIPOL et l'assureur demandent qu'un expert judiciaire soit chargé de faire un rapport sur les possibilités de produire du sel en 2000.

Mi-mai 2000, constatant l'amélioration de la qualité de l'eau, les préfetures des régions littorales décident d'autoriser la réouverture des parcs conchylicoles. Les marais salants de Noirmoutier reprennent leur activité. Certaines zones en Loire-Atlantique restent cependant très contaminées, et font encore l'objet d'interdiction de commercialisation des coquillages.

La prise d'eau en mer est finalement autorisée pour les marais salants du Mès et de Guérande le 23 mai 2000, sous condition de filtration. De fortes tensions locales opposent alors le syndicat des paludiers indépendants et le groupement des producteurs de sel de Pradel regroupés en coopérative et représentant environ 70% de la production de Guérande. Les premiers estiment qu'il est souhaitable de faire entrer de l'eau de mer afin d'éviter l'assèchement des salines, puisque les analyses de l'AFSSA indiquent que le niveau de pollution - inférieur à 200 ng de HAP par litre d'eau constaté alors - le permet. Les seconds refusent de se fonder sur un tel seuil, nettement supérieur à celui constaté avant la marée noire, de 15ng, et décident donc de renoncer à produire du sel en 2000. Disposant par ailleurs de suffisamment de stocks pour tenir une année sans production, ils préfèrent attendre que le niveau de contamination soit redescendu au niveau initial pour reprendre l'exploitation du marais. Or, la gestion des oeilletons des uns et des autres est inter-dépendantes et si les uns ouvrent la prise d'eau, les autres y sont alors contraints. La coopérative des paludiers de Guérande renonce donc à produire du sel en 2000, souhaitant préserver la confiance des consommateurs. Des tours de veille sont mis en place dans les marais, pour éviter les actes nocturnes d'ouverture. Le 28 mai, les paludiers et le Préfet de St Nazaire signent un accord de non production. Cette décision fera l'objet d'un contentieux avec le FIPOL, qui refusera d'indemniser le coût de cette mesure alors que l'activité est autorisée réglementairement.

LA RECHERCHE DES RESPONSABILITES

En parallèle de l'enquête des autorités maltaises, la commission permanente d'enquête sur les événements de la mer française rend un rapport provisoire le 13 janvier 2000 sur les causes du naufrage puis un rapport final le 18 décembre 2000. L'enquête constate des « faiblesses de structure », responsables d'une « défaillance de structure » qui mène au naufrage. Celui-ci n'est pas imputable, d'après le rapport, à l'équipage ou aux autorités maritimes françaises ; en revanche, le document met en cause le comportement de l'armateur, qui « ne semble pas avoir été conforme au Code ISM ». L'armateur et son assureur se montrent réservés sur ces conclusions provisoires.

L'instruction du Tribunal de Grande Instance de Paris conduit à 19 mises en examen dont celles du capitaine de l'Erika, du propriétaire, de la société chargée de la gestion technique du navire. Le directeur adjoint du CROSS ainsi que trois officiers de marine sont également mis en examen. La RINA, société de classification, intente une action en justice en Italie, devant le tribunal de Syracuse, contre ces mêmes acteurs, auxquels s'ajoutent le Fonds de 1992 et l'État Français, affirmant n'être ni conjointement ni solidairement responsable du naufrage de l'Erika, ni de la pollution ou autre conséquence du sinistre qui a pu s'ensuivre.

Le FIPOL quant à lui pourrait intenter une action récursoire à l'encontre du propriétaire du navire. Il préfère toutefois, dans un premier temps, attendre que les enquêtes sur les causes du sinistre soient terminées. En revanche, il estime que l'action intentée par la RINA devant des juridictions italiennes devrait relever des tribunaux français. C'est pourquoi le Fonds de 1992 intente tout d'abord, en mai 2000, une action de nature conservatoire auprès des différents tribunaux français saisis par les parties françaises (citées précédemment), demandant la suspension des procédures jusqu'à l'achèvement des enquêtes en cours. Le 11 décembre 2002, le Fonds engage des actions auprès du tribunal de grande instance de Lorient, contre la société de classification. L'assureur se retourne contre le fonds, auprès du tribunal de commerce de Rennes. Les différentes filiales de Total, mises en cause dans ces poursuites se retournent contre les autres opérateurs, devant le tribunal de commerce de Rennes.

Enfin, au niveau européen, le gouvernement français ajoute la question à l'ordre du jour des négociations qui auront lieu pendant sa Présidence à l'Union Européenne. Le gouvernement italien annonce le désir de voir analysée de manière plus approfondie la question de la sécurité maritime du transport de substances dangereuses ou polluantes.

LES DEMANDES D'INDEMNISATION AFFLUENT AUPRES DU FIPOL

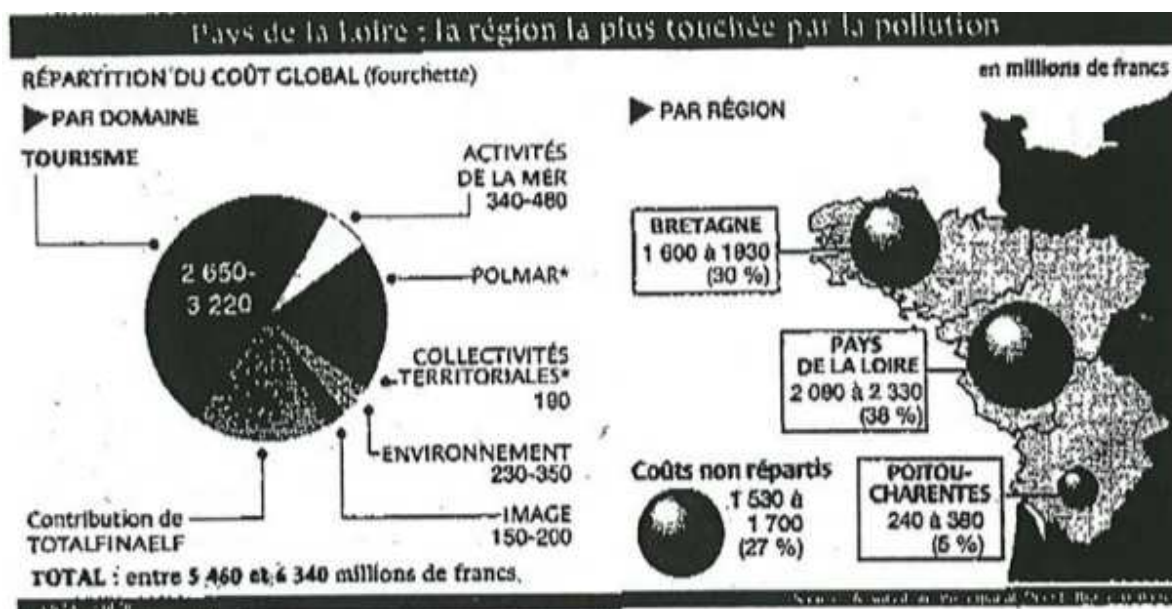
La France ayant adhéré à la convention internationale de responsabilité civile (CLC), l'armateur et l'assureur du navire sont tenus de constituer un fonds de limitation, afin d'indemniser les victimes de la marée noire. Un montant d'environ 76 millions de FF (11,4 millions d'€) est prévu pour l'indemnisation des victimes auprès de l'assureur-responsabilité du propriétaire du navire (convention CLC). Des indemnités complémentaires pouvant atteindre 1,119 milliard de FF (168 millions d'€) sont disponibles auprès du FIPOL, soit donc un total de 1,195 milliard de FF (179 millions d'€) disponibles dans le cadre du régime d'indemnisation international.

Dès le jour du naufrage, les experts du Fipol arrivent sur place pour prendre la mesure de la pollution, engager les expertises nécessaires pour gérer les indemnisations et apporter leur expérience technique en matière de nettoyage. Un bureau régional de demandes d'indemnisation commun au FIPOL et à l'assureur du navire est ouvert à Lorient dès le début des arrivages à la côte. En prévision du grand nombre de demandes d'indemnisation, l'assureur du navire et le

FIPOLO ouvrent, le 12 janvier, un bureau conjoint d'indemnisation à Lorient. Ce bureau tient à disposition de toute personne intéressée des formulaires de demandes d'indemnisation, et assure la coordination des experts techniques chargés d'examiner ces demandes.

Le FIPOLO constitue un groupe d'experts chargés de conseiller le gouvernement et Total sur les questions techniques. Cet appui permet également aux experts techniques – aussi en vue des indemnisations à venir – d'inciter à la mise en oeuvre des opérations les plus pertinentes et présentant un coût raisonnable, afin d'opérer une lutte la plus efficace possible. Le comité exécutif du Fonds suit de près les opérations de nettoyage, par l'intermédiaire des experts de l'ITOPF (International Tanker Owner Pollution Federation Ltd), auxquels il confie la responsabilité d'ensemble de l'évaluation des demandes d'indemnisation au titre, d'une part, des opérations de nettoyage et, d'autre part, des dommages dus à la pollution subis par les secteurs de la pêche et de l'aquaculture. Des experts français de la pêche sont engagés pour compléter l'équipe chargée d'évaluer les demandes ; de la même manière, les experts français qui suivent les opérations de nettoyages examinent les demandes correspondantes. Enfin, des experts du tourisme sont chargés d'évaluer les demandes au titre des préjudices économiques et des campagnes de publicité dans le secteur du tourisme.

Figure 20 : Coûts estimés de la marée noire de l'Erika – Le Monde, 24 janvier 2001



Le 14 mars 2000, l'ouverture de la procédure en limitation (constitution du fonds de limitation prévu par la convention CLC, alimenté par l'armateur et l'assureur du navire, et nomination d'un liquidateur) est ordonnée par le tribunal de commerce de Nantes, qui fixe le montant de limitation

à 84 millions de francs. Le 30 juin 2000, 1600 demandes d'indemnisation adressées au Fonds se montent à plus de 140 millions de francs et près de 10,5 millions de francs sont accordés en paiement provisoire. Les communes montent des dossiers pour être indemnisées par le FIPOL pour les coûts de nettoyage : fin septembre 2000, 53 communes ont déposé des demandes, pour un montant de plus de 35 millions de francs. Le 31 décembre 2000, les 3400 demandes d'indemnisation déposées auprès du FIPOL représentent un montant total de 380 millions de francs. Les indemnisations se mettent en place dès septembre 2000, dans un premier temps à un taux de remboursement de 50%, afin d'assurer que toutes les demandes pourront être satisfaites au moins en partie. Au fur et à mesure, ce taux est augmenté pour finalement atteindre 80% en octobre 2001 et 100% en avril 2003 (au moment de la marée noire du Prestige plus au sud).

Les paludiers de Guérande (des indépendants et des coopérateurs) et de Noirmoutier font valoir un report de la campagne de production 2000, et présentent à ce titre des demandes d'indemnisation auprès du FIPOL. Celui-ci note bien les *« efforts [qui] avaient été faits pour minimiser l'impact du déversement sur la production de sel dans les marais salants de Loire-Atlantique et de Vendée, et que plusieurs programmes de contrôle et d'analyse avaient été mis en œuvre. »*. Des indemnités sont proposées à hauteur de 70% dans le cas des paludiers de Noirmoutier, qui auraient, selon les experts dépêchés par le Fonds, pu produire néanmoins, mais à un rendement maximum limité à 30% de celui normalement escompté. 80 producteurs de Noirmoutier acceptent cette évaluation du Fonds, cinq engagent des procédures en justice. À Guérande, 22 producteurs acceptent l'indemnisation FIPOL au titre de 95% de perte de production (et retirent leur demande pour restauration des étangs salés) ; 140 font valoir leur demande en justice. Le contentieux portera sur la non production de sel au moment où l'amélioration de la qualité de l'eau incite les autorités à décider la reprise des activités liées à la mer. Puis, en 2001, ils présentent des demandes au titre du coût de la restauration du marais. Après une année sans exploitation, sa morphologie est fortement dégradée

En avril 2000, les comptes provisoires montrent que le total des dépenses engagées par les autorités françaises et l'affréteur se montent à 1,5 milliards de francs environ, une somme qui allait augmenter encore, et qui dépasse déjà le plafond disponible. En avril 2002, plus de 1 milliard de francs (153 millions d'euros) sont réclamés, dont 70% pour le tourisme ; dans le même temps, moins de 300 millions F (44 millions euros) de paiements du FIPOL ont été autorisés, soit un peu plus de 25 %. En septembre 2005, 208 millions d'euros de demandes ont été déposées, 100 millions d'euros d'indemnités versées.

TotalFina Elf formalise son implication financière et organisationnelle à la lutte dans une lettre adressée à l'administrateur du FIPOL, étudiée en février 2000 par le comité exécutif. Dans ce document, l'entreprise s'engage à ne pas faire valoir de demande d'indemnisation auprès du fonds

de 92 (convention FIPOl) ou du fonds de limitation (convention CLC), que ce soit au titre des opérations sur l'épave, du ramassage et de l'évacuation des déchets provenant des plages, du nettoyage des plages (jusqu'à hauteur de 40 millions de francs) ou du financement de la campagne de promotion visant à rétablir l'image de la côte atlantique (jusqu'à hauteur de 30 millions de francs). Elle motive cette position par le fait que sinon, le plafond du montant disponible pour l'indemnisation des victimes – 135 millions de DTS⁸⁷, soit environ 104 millions de livres sterling - serait dépassé.

De la même manière, le gouvernement français informe l'administrateur que, dans le cas où le montant disponible en vertu des conventions de 1992 serait dépassé, il ne présenterait pas de demande d'indemnisation à l'encontre du Fonds de 1992 ou du fonds de limitation. Ceci concerne toutes les dépenses engagées par l'État dans le cadre du plan Polmar (dépenses directes pour le nettoyage, etc. et aides versées aux collectivités) et d'opérations visant à atténuer les conséquences de la marée noire, telles que la campagne de promotion pour l'image du littoral. En revanche, dans le cas où il resterait des fonds une fois toutes les demandes d'indemnisation entièrement acquittées, les demandes de l'État seraient prioritaires sur celles de TotalFina Elf. L'Etat français recevra finalement des indemnités, à partir de 2004 : en février 2006, ont été versés : 15 millions d'euros à titre d'acompte sur les frais engagés pour les opérations de nettoyage ; 10 millions au titre des paiements supplémentaires versés au secteur du tourisme (demande subrogée) ; 6 millions au titre des paiements d'urgence effectués auprès du secteur maritime.

En parallèle, le gouvernement met en place une procédure permettant aux demandeurs d'une indemnisation auprès du Fonds de bénéficier d'une avance auprès de la Banque du développement des petites et moyennes entreprises, après validation de leur dossier par les experts du FIPOl. Un second mécanisme est mis en place par l'État, qui s'adresse spécifiquement au secteur de la pêche, et est géré par OFIMER⁸⁸. Les paiements d'urgence versés aux demandeurs sont décidés sur la base des propres évaluations de l'OFIMER, sans consultation du Fonds de 1992 ou de l'assureur du navire. En revanche, ces évaluations des préjudices subis se fait sur la base des critères du manuel des demandes d'indemnisation rédigé par le FIPOl. Un mécanisme semblable est également proposé au secteur du tourisme à partir d'août 2000, auquel s'ajoute fin juillet 2001 un mécanisme complémentaire, visant à verser des paiements supplémentaires. Le bilan de mars

87 Le droit de tirage spécial est l'unité monétaire créée par le Fonds monétaire international. Le quotidien londonien Financial Times publie chaque jour le taux de change du DTS, en livres sterling et en dollars. Au moment de l'Erika, 1 DTS = 8,96 francs.

88 Office national interprofessionnel des produits de la mer et de l'aquaculture : organisme public rattaché au ministère français de l'agriculture et des pêches.

2005⁸⁹ comptabilise 4,2 millions d'euros versés par le Gouvernement français au titre de paiements d'urgence au secteur de la pêche ; 2,1 millions d'euros aux paludiers ; et 10,1 millions d'euros au titre de paiements supplémentaires au secteur du tourisme.

ÉVALUER LES DOMMAGES A L'ENVIRONNEMENT : LA MOBILISATION IMMEDIATE D'ORGANISMES INSTITUTIONNELS

Dans les premiers mois qui suivent la marée noire, plusieurs études sont menées pour estimer les préjudices. Très vite, les tribunaux administratifs de Nantes et de Poitiers chargent des experts de dresser un constat de l'état des plages avant que les hydrocarbures n'atteignent le littoral, ainsi que de l'étendue et les caractéristiques de la pollution. A la demande des collectivités locales de Vendée et Loire Atlantique, un point zéro de la contamination par les Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques est réalisé dès le 20 décembre, avant l'arrivée des nappes sur les côtes. Cet état zéro est facilité du fait de la préexistence d'un réseau de surveillance du littoral en France : le RNO, Réseau National d'Observation, géré par l'IFREMER, mesure les contaminations chimiques à partir d'échantillons de coquillages et d'eau prélevés plus spécifiquement dans des zones conchylicoles. Ce point zéro doit permettre de connaître la contamination due exclusivement à l'arrivée du pétrole de l'Erika sur les côtes. Ces mesures pourront alors être utilisées en cas de litiges lorsque le FIPOL indemniser les professionnels de la mer ayant subi des dommages dus à la pollution.

Le gouvernement dégage également des aides spécifiques au suivi des conséquences écologiques et écotoxicologiques de la marée noire – dès le comité interministériel à l'aménagement et au développement du territoire (CIADT) qui se réunit à Nantes le 28 janvier 2000 - et lance des programmes de recherche. Ces actions, pilotées par des comités réunissant élus, administrations, associations, scientifiques, comprennent notamment :

- un programme de suivi scientifique des milieux littoraux et des espèces, confié aux DIREN : 4,8 millions d'euros sur 3 ans,
- un suivi à long terme des conséquences écologiques et écotoxicologiques de la marée noire (4,2 millions d'euros sur 5 ans),
- des programmes de recherche pour identifier et développer de nouvelles méthodologies applicables pour conduire des suivis des effets de la marée noire, dans le cadre du programme Liteau ;
- des études technologiques pour améliorer la lutte en mer et à terre.

89 FIPOL, note de l'administrateur, 28^e session du comité exécutif, 18 mars 2005, point 5 de l'ordre du jour. document 92FUND/EXC.28/8, paragraphe 3.3.6

De plus, TotalFina finance une recherche destinée à mettre en place une banque de données bio-médicales sur les espèces d'oiseaux recueillis dans les centres de soins et l'amélioration des soins⁹⁰.

Un an après la marée noire, le Conseil économique et social de la région Pays de la Loire publie une première estimation des conséquences économiques de la marée noire sur le seul littoral des Pays de la Loire, à hauteur de 3,2 à 3,7 milliards de francs, y compris les frais engagés par Total-Fina-Elf mais sans calculer le préjudice subi plus à l'intérieur des terres avait été calculé. Sous l'effet conjugué de l'impact médiatique de la catastrophe et de l'interdiction de ramassage ou de commercialisation des coquillages, les chiffres d'affaire s'effondrent : les activités littorales – pêcheurs, pêcheurs à pied, les paludiers, mareyeurs, poissonniers, etc. - sont les premières victimes économiques ; les conchyliculteurs subissent des baisses de chiffre d'affaires de 30 à 60%. La baisse de fréquentation touristique est très importante - 5,3 millions de nuitées – et génère des pertes de chiffre d'affaire de l'ordre de 20 % pour l'hôtellerie et les locations, de 10 % pour les commerces. Le nombre de visites sur les sites touristiques côtiers et la fréquentation des centres de loisirs nautiques connaissent également une baisse brutale, jusqu'à 30 % et certains sont contraints de fermer. Le préjudice de « perte d'image » est également estimé : une étude du Secrétariat d'État au tourisme estime la contre-valeur publicitaire liée à la sur-médiatisation de la catastrophe à 200 millions de francs.

Les expertises demandées aux tribunaux par des collectivités territoriales et des associations estiment les préjudices à 168 millions de francs (26 millions d'euros), dont 60 millions de francs (9 millions d'euros) de dommages à l'environnement.

Juste après la marée noire, les collectivités territoriales des régions touchées cherchent à se regrouper. L'Association Interrégionale Ouest Littoral Solidaire (AIOLS) naît début 2000. Ce syndicat mixte regroupe les trois Conseils Régionaux Bretagne, Pays de la Loire, Poitou-Charentes, les départements du Finistère, Morbihan, de Loire Atlantique et Vendée ainsi que les associations départementales des maires.

Il vise tout d'abord à organiser l'aide financière aux professionnels touchés, puis à partir de 2004 à préparer le procès qui s'annonce. L'association ne se portera pas partie civile mais servira de structure de réflexion et d'appui à l'action contentieuse. C'est à ce niveau que se construira la requête environnementale et que se coordonneront les différentes parties civiles concernées. En particulier, l'étude commanditée par l'AIOLS – et communiquée au FIPOL en janvier 2001 – conduit à une évaluation économique des dommages environnementaux de l'ordre de 190 et 250 Millions de francs (29 à 38 millions d'euros). Ces dommages sont subdivisés en trois items : les

90 TotalFina finance l'École Nationale Vétérinaire de Nantes par l'intermédiaire de sa Fondation pour la Biodiversité et la mer.

atteintes à la faune (50 millions de francs), la remise en état des zones polluées (entre 40 et 110 millions), et des études diverses (entre 140 et 190 millions). Cette estimation étant plus large que la définition du FIPOL, celui-ci ne les prend pas en compte⁹¹.

L'ORGANISATION VERS UNE ACTION JUDICIAIRE : LES REGIONS, LA LPO ET LES PALUDIERS, HEROS DE L'AFFAIRE ET HERAULTS DE L'ENVIRONNEMENT

Les victimes découvrent le dispositif CLC-FIPOL qui, pour un certain nombre de collectifs et de particuliers, représente finalement la clé de voûte d'un « système pas joli joli » permettant aux pollueurs de limiter leur responsabilité.

En outre, craignant une désaffection des touristes à l'été 2000 - la situation de crise étant relayée largement par les médias – les autorités et les collectivités locales ont tendance à minimiser l'étendue de l'impact.

Devant les insuffisances de l'État, le cynisme des accords internationaux et le soupçon pesant sur les informations officielles, des initiatives qui se qualifient de « citoyennes » se montent. Des collectifs anti-marée noire (CAMN) se créent le long de la côte touchée par la marée noire et des organisations non gouvernementales cherchent à agir au niveau politique. Visant le renforcement des dispositions de l'Union Européenne en matière de transport maritime, elles lancent une campagne auprès de l'opinion. Internet sert à la diffusion d'information⁹² : celle-ci circule plus vite et, surtout, ne dépend plus seulement des sources habituelles (lettres d'information, bulletins ou magazines des mairies, partis politiques, associations ; reportages télévisés ; etc.). En particulier, une initiative d'information indépendante se développe. Le mouvement Radiophare est monté par deux hommes convaincus qu'un système d'information mutuelle et citoyenne peut faire évoluer la gestion des marées noires. Dès décembre 1999, ils élaborent un système simple de suivi des nappes, qui collecte et met à disposition sur internet les informations communiquées par des témoins. Ce projet « vigies littorales » repose sur la mobilisation de nombreux témoins (« au moins un par village ») connectés sur internet pour informer et relayer l'information « réelle » (et non maîtrisée par les autorités). Les cartes permettent de visualiser la situation et l'avancée des nappes de pétrole en mer. Plus fiables que celles de Météo France, elles seront utilisées dans le Journal de 20h. Ce projet « citoyen » d'information mutuelle, bien que critiqué par des mouvements déjà constitués (associations, partis politiques) et par des élus, développe également

91 FIPOL, note de l'administrateur, 17e^e session du comité exécutif, 27/06/2002, point 3 de l'ordre du jour. L'administrateur du Fonds : « *Il semblerait également que les montants indiqués au point 7 ne relèvent pas de la définition du « dommage par pollution» donnée dans les Conventions de 1992, sauf pour ce qui serait d'éventuelles mesures raisonnables de remise en état effectivement prises.* »

92 Pour une analyse du rôle d'internet comme soutien aux mobilisations citoyennes et à leur capacité à peser dans le débat public, cf. Vitalis, 2004 et Mathieu 1999.

des auditions publiques, qui sont l'occasion de débats sur la pollution, mais aussi le traitement médiatique de l'affaire, les actions de boycott, etc.

Au printemps 2000, des velléités de poursuites judiciaires s'expriment du côté des associations d'environnement : Bretagne Vivante / SEPNB menace de poursuivre TotalFina, l'affréteur, en justice. Des actions contentieuses sont lancées pour interpellier la prise en charge de dommages non couverts par le Fipol et en particulier ceux à l'environnement. Le 12 avril, le Conseil Général de la Vendée intente une action en justice devant le Tribunal de commerce de Nantes, contre plusieurs filiales de TotalFina, l'armateur, son assureur, la Panship (chargée de la gestion technique du navire), la RINA (société de classification). Il demande que les défenseurs soient tenus pour conjointement et solidairement responsables pour tout dommage non couvert par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, en faisant valoir des fautes de la part des différents opérateurs. Ce sont ces mêmes opérateurs qui sont assignés au tribunal de commerce de la Roche sur Yon par 18 communes, quatre associations de pêche, trois associations de mytiliculteurs, un comité de tourisme et une chambre de commerce de Vendée. Les plaignants demandent à ce qu'ils soient tenus conjointement et solidairement responsables de leur indemnisation pour les dommages subis. Puis, le 22 mai 2000, c'est au tour du Conseil Général du Morbihan, huit communes du département, l'Union des ports et bases nautiques et le comité de tourisme d'intenter une action en justice : ils assignent eux aussi les mêmes opérateurs, devant le Tribunal de commerce de Vannes, selon les mêmes motifs. Le même jour, neuf communes du Morbihan font de même, devant le tribunal de commerce de Lorient. En juin 2000, la commune de Mesquer en Loire-Atlantique engage une action contre Totalfina devant le Tribunal de commerce de St Nazaire au motif que le produit transporté était un déchet. La demande est tout d'abord rejetée, le fuel n°2 n'étant pas destiné à être abandonné comme tout déchet ; l'affaire durera cependant jusqu'au jugement par la Cour Européenne en juin 2008. En référence au fait que « le principe du pollueur-payeur exige une prise en charge financière du coût de l'élimination des déchets générés par le naufrage d'un navire pétrolier », elle statue que les substances déversées « *doivent être qualifiées de déchets au sens de la directive [déchets]* » et que le « *droit national doit alors permettre que ces coûts soient supportés par le «producteur du produit générateur des déchets» ainsi répandus. (...) Cependant, en vertu du principe du pollueur-payeur, un tel producteur ne pourra être tenu de supporter ces coûts que si, par son activité, il a contribué au risque de survenance de la pollution occasionnée par le naufrage du navire.* »⁹³

L'association des Bénévoles de l'Erika, regroupant des bénévoles ayant participé aux opérations de nettoyage, intente en septembre 2000 une action contre le Groupe Total devant le Tribunal des

93 Cour de justice des communautés européennes, communiqué de presse n° 39/08, 24 juin 2008, suite à l'Arrêt de la Cour dans l'affaire C-188/07, Commune de Mesquer/Total France SA, Total International Ltd.

Sables d'Olonne afin que les experts nommés au mois de mai soient également chargés d'analyser le produit. L'État français, quant à lui, intente des poursuites auprès tribunal de Grande Instance de Lorient à l'encontre des différents opérateurs, du fonds de limitation et du Fonds de 1992, pour des dépenses encourues lors de la lutte contre la marée noire : il demande à ce que les opérateurs (pas les fonds) l'indemnisent de ces dépenses. Une procédure pénale contre X est lancée au Parquet de Paris en 2002. L'annonce du procès relance la dynamique médiatique et l'organisation des acteurs. Par plusieurs communiqués de presse, l'AIOLS communique largement sur sa détermination à faire reconnaître le préjudice écologique et appelle d'autres acteurs à la rejoindre. Après sept ans d'enquête, le procès a finalement lieu du 12 février au 13 juin 2007 devant le Tribunal de Grande Instance (TGI) de Paris. En face des 14 prévenus, une centaine de parties civiles regroupent vingt associations, des personnes morales et des collectivités territoriales (dont seulement 19 seront déboutées).

Récapitulatif 3 : Une centaine de parties civiles au procès au pénal contre X – Tribunal de Grande Instance de Paris : 2006-2008

Collectivités territoriales

Région Bretagne, Région Pays de la Loire, Région Poitou-Charentes

Conseil général du Finistère, Conseil général du Morbihan, Conseil général de la Vendée,

Communauté de Communes de Quimper, Cap L'Orient, Batz-sur-Mer, Beauvoir, Bouin, Château d'Olonne, Le Croisic, Ile d'Houat, Le Guilvinec, Mesquer, Plouhinec, Pornic, Quimper, Saint-Hilaire-de-Riez, Le Pouliguen, Piriac, Préfaïlles, La Plaine sur Mer, Quiberon, Houat, Houedic, La Bernerie en Retz, Saint Michel en Chef, St Gildas de Ruy, St Hillaire, Saint-Nazaire, Ploemeur, Pornichet, Sarzeau

Associations

Ligue pour la protection des Oiseaux (LPO), France Nature Environnement (FNE), Greenpeace France, WWF France, Associations pour la protection des animaux sauvages

Union fédérale des consommateurs de Brest, Union fédérale des consommateurs de Quimper, Confédération de la consommation, du logement et du cadre de vie

quelques personnes physiques et entreprises dont Capitaine Mathur

Organisations dont la constitution de partie civile a été rejetée

associations d'élus : Syndicat mixte de protection du littoral breton (VIGIPOL), Association nationale des élus littoraux (ANEL)

organisations professionnelles et assimilées : Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins de Bretagne, Confédération Maritime

associations environnementales : Amis de la Terre, Robin des Bois, Amis des Chemins de Ronde 56, Eau et Rivières de Bretagne, Office français de la Fondation pour l'éducation à l'environnement en Europe

collectifs liés à la marée noire : Amis des Collectifs Marée noire

associations de consommateurs : Union fédérale des consommateurs d'Ille et Vilaine, Union fédérale des consommateurs de Saint-Brieuc

quelques personnes physiques et entreprises

L'environnement constitue un enjeu phare du procès, que ce soit pour les parties civiles, les avocats, le juge ou encore les économistes... et le législateur. En effet, certaines parties civiles présentent des demandes de réparation au titre de l'environnement. Elles attendent une mise à

l'agenda politique et juridique de la question du préjudice écologique, pour susciter une évolution du Droit de l'environnement. Il s'agit de le rendre opérant en matière de dommages écologiques des marées noires et cohérent avec le dommage écologique reconnu par ailleurs (espèces protégées, pollutions volontaires, ...). Dans les médias, l'actualité de l'affaire est largement liée au dommage écologique, comme le montre le nombre important d'articles et reportages en relayant l'idée. Greenpeace organise un rassemblement le jour de l'ouverture du procès en février 2007.

Le préjudice écologique n'existant pas en tant que tel dans le Droit, les requêtes évoquent l'atteinte environnementale sous des formes diverses et le qualifient de différentes manières.

Le dommage à l'environnement est défendu à travers l'idée de préjudice économique :

- relatif à une gestion historique de site naturel ou d'« espaces naturels sensibles » (association Bretagne Vivante ; communes de Quiberon, Houat. Il est estimé sur la base d'une comptabilité des coûts engagés dans la gestion du site pollué par la marée noire ou du sacrifice de profits du fait de la mise en place d'une protection de sites ;
- ou lié à la mise en œuvre de mesures préventives pour protéger leur outil de travail naturel (paludiers).

Le dommage à l'environnement est également défendu à travers l'idée de préjudice moral :

- lié à l'atteinte à l'objet social concernant une mission environnementale de service public (associations d'environnement : LPO, Greenpeace, WWF, fédération FNE, association pour la sauvegarde des animaux sauvage ASPAS, Environnement 56, Vigipol⁹⁴, etc.), estimé sur une base forfaitaire ou laissé à la libre appréciation du juge ;
- des habitants par la perte d'aménités fournies par l'environnement, d'une part ; de la population par l'atteinte à l'identité collective, d'autre part. L'Association interrégionale Ouest Littoral Solidaire (AIOLS), regroupant notamment les régions Bretagne, Pays de la Loire et Poitou-Charentes, toutes parties civiles dans le procès de l'Erika, commande une évaluation économique du "préjudice écologique". L'AIOLS s'appuie sur cette expertise pour faire reconnaître pour la première fois en France la notion de "préjudice écologique". L'INRA de Rennes l'évalue à minima à près de 400 millions d'euros⁹⁵ ; le calcul s'appuie en partie sur la méthode menée dans le cadre de l'indemnisation de la marée noire du pétrolier Exxon Valdez, échoué en mars 1989 en Alaska. Il s'agit d'évaluer ce que les habitants des trois régions sont

⁹⁴ Vigipol souligne une atteinte au système écologique, mais demande avant tout une reconnaissance du préjudice moral aux intérêts collectifs des communes que la structure représente, du fait de leurs responsabilités en matière de qualité de l'eau et salubrité publique.

⁹⁵ A titre de comparaison, les dommages punitifs infligés pour la marée noire de l'Exxon Valdez (1989 en Alaska) étaient envisagés à 5 millions de dollars lors du premier procès ; 2,5 millions ensuite et finalement fixés à 500 millions de dollars par la Cour Suprême en 2008.

prêts à payer pour la protection du littoral, afin qu'une telle pollution ne se reproduise plus ; les "pertes d'agrément des usagers du littoral" (pêche à pied, loisirs nautiques...), pendant les six mois qui ont suivi le naufrage, sont également prises en compte.

- des paludiers, lié aux impacts de la pollution sur l'exercice de leur activité, à l'inquiétude de la pollution de leur outil de travail et au préjudice d'image ;

Les requêtes sollicitant réparation au titre du préjudice écologique le font en complément d'autres préjudices (ainsi, la LPO défend à la fois un préjudice matériel, un préjudice moral et un préjudice écologique). Le préjudice écologique pur est défendu de différentes manières :

- Il est défini à partir des mortalités avicoles (LPO et Robin des Bois), sur la base d'une valeur monétaire (prix) attribuée à chaque oiseau victime en fonction d'une typologie écologique de vulnérabilité et rareté des espèces ;
- Il est défini à partir de la détérioration des milieux littoraux (Robin des Bois) et des « espaces naturels sensibles » (départements du Finistère, du Morbihan et de la Vendée), sur la base de la taxe départementale allouée à ces sites.

La somme des demandes de réparation au titre du préjudice écologique représente près de 100 millions d'euros. Au final, certaines des demandes au titre de l'environnement sont validées par le juge : c'est le cas de celle de la LPO, fondée directement sur l'idée de préjudice écologique (pur) et évaluée par des prix unitaires proposés pour chaque espèce d'oiseau. C'est également le cas de la requête du Conseil Général du Finistère, qui défend et évalue son préjudice à partir des espaces naturels sensibles du département. En janvier 2008, le Tribunal condamne les prévenus à des amendes maximales (Total SA et Rina : 375 000 euros ; l'armateur et le gestionnaire : 75 000 euros) et à verser solidairement des dommages et intérêts aux parties civiles (192 millions d'euro). Pour la première fois pour une marée noire, le préjudice écologique, enjeu majeur de ce procès, est reconnu à hauteur de 13 millions d'euros. L'arrêt de la Cour d'appel, le 30 mars 2010, confirme les condamnations et revoit le montant des indemnisations à la hausse avec 200,6 millions de dommages et intérêt. Le jugement en cassation le 25 septembre 2012 confirme les condamnations et valide le principe du préjudice écologique. Les parties civiles (l'Etat, une série de collectivités territoriales, des communes aux conseils régionaux, et des associations de protection de l'environnement) obtiennent 200,6 millions d'euros de dommages et intérêts, dont environ 13 millions au titre de leur *"préjudice écologique"*.

« Avec l'Erika, le préjudice écologique fait donc son entrée dans le droit français », titre la presse : « La prise de conscience prend racine : elle n'est pas seulement médiatique, elle est aussi judiciaire »⁹⁶ ; « On est en train de planter les racines d'une jurisprudence

96 L'Oiseau magazine n°87, François-Xavier Kelidjian, "Faire reconnaître le vivant non commercial", p22.

qui conduira à davantage de respect et d'indemnisations potentielles à l'égard de l'environnement »⁹⁷ ; « Avec ce jugement, c'est le débat sur le prix du vivant qui s'ouvre enfin »⁹⁸ ; « C'est une première étape importante pour deux raisons. On va vers le principe responsable et coupable, et puis la jurisprudence, en France et sans doute en Europe, d'atteinte à l'environnement »⁹⁹.

Figure 21 : Quelques grands titres sur la « victoire »

Erika : « Le principe de préjudice écologique a pris de l'ampleur »



Procès Erika : le "préjudice écologique" enfin reconnu

Marée noire due au naufrage de l'Erika : Total définitivement condamné, préjudice écologique reconnu



Erika : la cour valide le «préjudice écologique»

Actualités (L'AFP Erika Party)

Au-delà des amendes et des indemnisations, déjà versées, c'est le principe du préjudice écologique qui est validé par cet arrêt.

C'est une question d'ampleur politique qui vient d'être renseignée : « Alors que la Justice vient de reconnaître la notion de préjudice écologique, résultant de l'atteinte portée à l'environnement, cette décision marque une étape très importante (...) la notion de responsabilité est au cœur du développement durable ».¹⁰⁰

LA MAREE NOIRE DE L'ERIKA FAIT EVOLUER LES DISPOSITIFS DE GESTION... A LA MARGE

Suite à la marée noire de l'Erika, plusieurs évolutions sont mises en œuvre pour améliorer et renforcer la gestion. En 2000, un groupe de travail interne au régime CLC-Fipol est monté par plusieurs États membres – à l'initiative de la France - pour réfléchir aux possibilités de prise en compte des dommages écologiques. Les propositions n'en seront finalement pas validées mais en revanche le plafond d'indemnisation est relevé. A partir de 2003, le montant maximum par sinistre sera de 1,8 milliards de francs (274 millions d'euros) au lieu de 1,2 milliards de francs.

97 A. Bougrain Dubourg, président de la LPO, cité par l'AFP, 16/01/2008, « La LPO, seule ONG à être indemnisée au titre du préjudice d'"atteinte à l'environnement" ».

98 A. Gossement, France Nature Environnement, cité dans *Ouest France*, 18/01/ 2008, « Erika : le préjudice écologique reconnu » par Bernard Le Solleu.

99 C. Priou, député-maire du Croisic : *Mer et Marine*, 17/01/2008, « Procès de l'Erika : lourdes condamnations et atteinte à l'environnement reconnue.

100 J.-L. Borloo, ministre d'État chargé de l'Écologie, *Le Télégramme*, 17/01/2008 (deux jours après le jugement).

En outre, la Commission européenne propose une série de mesures : dès le printemps 2000, le « paquet Erika I » visant à renforcer le contrôle des navires dans les ports, des sociétés de classification et à remplacer les pétroliers à une coque par des navires à double coque ; en décembre 2000, le « paquet Erika II » prévoyant la mise en place d'un système communautaire de suivi, de contrôle et d'information sur le transport maritime avec la création d'une Agence européenne de la sécurité maritime ; enfin la création d'un fonds d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures dans les eaux européennes (fonds COPE). Ce fonds, bâti sur les mêmes bases que le FIPOL – y compris en matière de dommages écologiques¹⁰¹ – permettrait de porter le plafond des indemnisations à 6.5 milliards de francs (1 milliard d'euros), de renforcer la prévention des accidents et des impacts – par exemple avec du contrôle et des interventions en mer – et, surtout, proposerait la mise en place de sanctions pour tous les responsables potentiels et non uniquement l'armateur : *« Pour qu'un système de responsabilité et d'indemnisation soit approprié, il faut non seulement qu'il garantisse une indemnisation suffisante, mais aussi qu'il respecte un juste équilibre entre les responsabilités des acteurs concernés et les risques qu'ils courent de voir leur responsabilité engagée. En outre, un système de responsabilité doit, dans la mesure du possible, contribuer à dissuader les parties prenantes de prendre délibérément des risques qui pourraient avoir des conséquences catastrophiques pour la protection de la vie humaine et de l'environnement »*. Le projet de fonds COPE est finalement rejeté, après un bras de fer entre le Conseil des Ministres et la Commission Européenne. Il incitera toutefois le régime CLC-Fipol à mettre en place un fonds d'indemnisation complémentaire en juin 2004, conçu comme le Fipol et permettant d'augmenter les sommes disponibles pour l'indemnisation.

En 2005, la Commission propose encore de nouvelles mesures complémentaires aux « paquets sécurité maritime » adoptés en 2000 et 2001 : le paquet « Erika III » est adopté voire renforcé par le Parlement Européen en avril 2007, sauf deux grandes mesures. Celles-ci, âprement discutées, sont réexaminées en avril 2008 et suscitent de fortes tensions au sein du Conseil des Ministres. Elles visent, d'une part, à durcir les obligations des États du pavillon en matière de contrôle et de conditions d'octroi du pavillon européen ; d'autre part, à l'extension de la responsabilité civile des armateurs lors d'accidents maritimes en instaurant un régime d'assurance obligatoire. Par exemple, à partir de 2015 les navires à simple coque sont interdits et un contrôle renforcé des sociétés de classification est prévu.

101 Les dommages à l'environnement ne sont pas pris en compte davantage, bien que les conséquences environnementales soient « *désastreuses pour l'économie et l'environnement des États membres concernés* » : « Communication de la commission au Conseil et au Parlement Européen sur un deuxième train de mesures communautaires en matière de sécurité maritime suite au naufrage du pétrolier Erika ».

4. QUELQUES ELEMENTS SUR : ...

La marée noire de l'Exxon Valdez

Dans la nuit du 24 mars 1989, le supertanker Exxon Valdez quasi neuf (construit en 1986), chargé de 180 000 tonnes de pétrole brut, relie Valdez (Alaska, états-Unis) à Long Beach (Californie, Etats-Unis). Il s'éventre sur le récif Bligh, dans le détroit du Prince-William, en Alaska, provoquant un déversement de 38 500 tonnes de pétrole (ou 280.000 barils soit 46 millions litres). En deux mois, 7 000 km² de nappes dérivantes polluent plus ou moins lourdement 800 km de côtes (1 700 km avec tous les îlots et échancrures).

C'est la plus grande marée noire que connaissent les États-Unis. C'est aussi la plus onéreuse. Des dizaines de milliers de professionnels et volontaires contribuent au nettoyage des côtes et au soin des oiseaux, avec des moyens sans précédent (1 400 navires, 85 hélicoptères...). Le groupe Exxon – propriétaire du navire et de la marchandise – embauche onze mille personnes pour nettoyer les dégâts au plus vite. En 1990, ils sont encore plus de 1000, coûtant à Exxon 1 000 dollars par volontaire par semaine. Début 1996, près de 2.5 milliards de dollars ont été dépensés en nettoyage.

Une très forte mortalité d'invertébrés est constatée au voisinage du pétrolier pendant les 2 semaines suivant l'accident : les crustacés ont tous disparu et les autres invertébrés sont rares. Les pertes sont lourdes chez certaines espèces de l'estran, en particulier les bigorneaux et les patelles. Plusieurs milliers de poissons morts sont observés dans la même période, une atteinte relativement faible en comparaison avec d'autres groupes. En outre, les animaux sont également victimes d'atteintes non létales, telles que l'érosion des nageoires et/ou l'accumulation d'hydrocarbures au niveau des branchies et des organes reproducteurs. Entre 3 700 et 5 800 mammifères de 9 espèces différentes sont affectés par la pollution. 300 cas de mortalité directe de phoques sont dénombrés, principalement induits par la respiration des fractions volatiles du pétrole. 2800 loutres meurent d'engluement, d'ingestion d'hydrocarbures et d'hypothermie. 14 des 36 orques recensés dans le détroit avant l'accident disparaissent entre 1989 et 1990. 71 espèces d'oiseaux marins sont touchées, surtout des guillemots, dont 22 000 cadavres sont collectés. Le total des oiseaux de mer tués par la marée noire est estimé entre 250 000 et 350 000. L'aigle à tête blanche, emblème des Etats-Unis, n'est pas épargné : 153 cadavres sont collectés. Environ 1 630 oiseaux vivants mazoutés sont recueillis dans 4 centres de réhabilitation et 837 d'entre eux sont relâchés après traitement. L'opération est évaluée à 25,3 millions de dollars (20,7 millions d'euros, soit 25 000 euros par oiseau sauvé). Pour limiter les dégâts, les cerfs et ours sont dirigés vers les régions non polluées afin de leur éviter de consommer des substances contaminées. Des études sont conduites sur les populations riveraines, constituées notamment de « natives ». Outre les impacts sanitaires, il est démontré que la marée noire génère des effets

psychologiques, en particulier sur les femmes des communautés autochtones, qui peuvent perdurer dans le temps malgré des programmes d'accompagnement spécifiquement mis en place (United Nations University, 1996 ; McCammon, 2003 ; United States Department of the Interior, 2009).

Figure 22 : Exxon Valdez - manifestations et nettoyage à pied

Manifestation des producteurs ostréicoles devant les bureaux d'Exxon le 24 juillet 1989. Photograph: Arlis. Source : site internet <http://www.theguardian.com/>



Nettoyage à Smith Island à Prince William Sound, Alaska, le 7 août 1989. Photograph: Alaska Resources Library and Information Services (Arlis). Source : site internet <http://www.theguardian.com/>



Un procès est engagé contre Exxon par l'administration américaine, des associations d'environnement et des particuliers. En 1991, un accord est trouvé entre le gouvernement fédéral, l'État d'Alaska et Exxon, qui prévoit en particulier :

- une réparation de 100 millions de dollars pour les dégâts causés par l'accident (82 millions d'euros répartis en parts égales entre le gouvernement fédéral et l'État d'Alaska) ;
- 900 millions de dollars (736 millions d'euros) payables sur 10 ans au titre de la responsabilité civile de la compagnie pour contribuer aux études et à la restauration du milieu, avec possibilité jusqu'en 2006 pour le gouvernement fédéral et l'État d'Alaska de réclamer 100 millions de dollars (82 millions d'euros) supplémentaires si des dommages non établis en 1991 sont observés à cette échéance. La contribution d'Exxon aux études et à la restauration du milieu dépasse, à elle seule, la somme totale payée par Amoco pour la marée noire de l'Amoco Cadiz. « Ainsi, alors que la marée noire de l'Exxon Valdez n'est que la 26e marée noire accidentelle du transport maritime navire, elle est aussi la pollution la plus chère de l'histoire » (Source : Cedre) jusqu'à l'affaire de la plateforme pétrolière de BP en Louisiane en 2010.
- il est également convenu que 2 000 pêcheurs reçoivent d'Exxon une indemnisation moyenne

de 10 700 dollars (8 750 euros) pour la baisse du cours du saumon causée par le naufrage.

- En plus de ces sommes, 5 milliards de dollars (4 milliards d'euros) de dommages punitifs sont décidés par la Justice en 1994. Cette amende est contestée par le groupe et, après une longue procédure, le jugement définitif de la Cour Suprême des États-Unis en 2008 arrête 500 millions de dollars de dommages et intérêts, assortis d'un taux d'intérêts doublant quasiment l'amende. Au total, la marée noire a coûté moins de 10 milliards de dollars à Exxon.

Parallèlement aux négociations concernant les indemnisations de l'accident de l'Exxon Valdez et à la procédure judiciaire, les États-Unis se dotent en 1990 d'une nouvelle législation sur les marées noires avec l'Oil Pollution Act. Ce nouveau cadre juridique met en place des mesures préventives, réparatrices et répressives et, en particulier, rend le pollueur financièrement responsable de l'ensemble des dommages y compris à l'environnement. En ce qui concerne les dommages écologiques, les dégradations temporaires peuvent être indemnisées et le Trust Fund attribue des fonds à la restauration de la faune et la flore endommagées par la marée noire (criminal restitution), fondée sur une méthode entérinée (Natural Resources Damage Assessment – NRDA : (www.darp.noaa.gov)). Le processus est géré par des « trustees » (ou administrateur) Heintz-Erné explique (2006) : *« La stratégie des trustees est assez simple : elle se base sur une application du principe « pollueur/payeur » avec une volonté de restaurer sans pénalité. Aussi, s'assurent-elles que les évaluations coopératives aillent dans ce sens. L'idée est d'intervenir le plus vite possible sur le terrain en limitant les expertises. Rapidité et réduction des coûts administratifs liés à l'évitement de procédures judiciaires rendent les actions de réparation plus efficaces. Près de 90% des procédures aboutissent à un accord à l'amiable pour environ 5 à 8 dossiers par an. (...) Toutefois, au final, après la conclusion d'un accord, celui-ci doit être validé par un tribunal. Cet accord est soumis à l'approbation du public qui dispose de 60 jours pour émettre des suggestions et/ou des critiques. Cette procédure d'évaluation coopérative se veut donc transparente afin d'éviter toute suspicion éventuelle entre les trustees et les parties responsables du dommage. »*. En outre, un amendement « Double coques » est voté le 6 mars 1992 pour tous les navires construits après le 6 juillet 1996. En outre, suite aux difficultés d'évaluation des dommages à l'environnement dans cette affaire, l'État constitue en 1992 un groupe d'experts économistes ; leur rapport (Arrow, Kenneth J., and al., 1993) définit les règles de calcul des dommages aux ressources naturelles (Department of commerce / NOAA, 1993). Les « passive use values » sont désormais prises en compte dans l'évaluation des dommages, à partir d'évaluations contingentes¹⁰⁶.

¹⁰⁶ Il fait ensuite l'objet de débats entre économistes : cf. par exemple Carson et al., 1995 ; Carson et al., 1996 ; Cummings and Harrison, 1994 ; Harrison, 2002 ; ... Des analyses du rôle de l'évaluation au tribunal dans le cadre américain est proposée par Swanson & Kontoleon, 2003, Chapman & Hanemann, 2001 et

Quant au navire, après réparations, il est renommé Sea River Mediterranean et poursuit sa carrière en Asie sous pavillon des Iles Marshall jusqu'en 2002.

La marée noire du Prestige – décembre 2002

Le 13 novembre 2002, une tempête provoque une avarie sur la coque du pétrolier Prestige alors qu'il est à 6 miles des côtes. Le pétrolier libérien à coque simple, construit au Japon en 1976, battant pavillon des Bahamas, transporte 77 000 tonnes de fioul. Il lance un SOS ; après une première proposition de remorquage, les pouvoirs publics prennent la décision controversée de l'éloigner des côtes, au lieu de le faire rentrer dans un port pour y contenir la fuite¹⁰⁷. Le navire dérive 6 jours avant de se briser en deux à 250 km des côtes et par 4000 m de fond.

Environ 64 000 tonnes d'hydrocarbure visqueux lourd sont déversées dans l'océan (le reste est emporté avec la carcasse à 3.500 m de profondeur), formant des galettes et des boulettes, et dispersées sur 2600 kilomètres de littoral, en Espagne, au Portugal et en France. Le naufrage provoque la troisième grande marée noire vécue par la Galice et la troisième marée noire par du fuel lourd dans les eaux européennes en moins de quatre ans, après celles de l'Erika (1999) et du Baltic Carrier (2001).

Aux côtés des autorités, les pêcheurs espagnols s'impliquent dans les opérations de nettoyage et l'efficacité remarquable de leur intervention est largement médiatisée¹⁰⁸, tant dans la presse nationale et européenne que auprès des associations d'environnement et experts français : *« depuis la catastrophe de l'Erika, on sait que une tonne de fuel récupérée au large évite de ramasser dix tonnes de déchets à terre. (...) des chalutiers locaux ont été réquisitionnés pour « pêcher » le pétrole au large des côtes espagnoles (...) seize chalutiers se sont portés volontaires, il a fallu tirer au sort (...) les bateaux ont pêché 1,5 tonne de fuel, sur près de 15 tonnes récupérées en mer. C'est 15 fois plus que lors de l'Erika. »*¹⁰⁹.

Le fuel lourd est du même type que celui de l'Erika, moins toxique à court terme que l'essence ou le gasoil, mais dangereux à long terme par la diffusion lente de ses composés, toxiques et cancérogènes, dans l'eau et les sédiments. Sur le plan environnemental, le naufrage du Prestige touche des sites sous-marins et littoraux riches mais fragiles, dont des espèces en voies de disparition et des sites protégés favorables à l'accueil des oiseaux migrateurs. Le rapport de la

Fourcade, 2011a,b.

107 Cette décision est liée notamment à l'explosion d'un navire dans le port de La Corogne auparavant.

108 cf.l'article « Marée noire : les "superhéros" espagnols à la rescousse des Français », Courrier International, 16 janvier 2003. Le récit haut en couleurs, écrit par Cristina Frade pour le journal El Mundo, met en scène des pêcheurs galiciens venus partager leur expérience de la lutte contre le fuel du Prestige aux pêcheurs français.

109 Article de l'Express du 26/12/2003 : « Naufrage du Prestige. En attendant la marée noire ».

LPO statue que presque 23 000 oiseaux ont été mazoutés. La Galice est la région la plus concernée. En France, les côtes du Pays Basque, des Landes et de Gironde sont touchées, dont le bassin d'Arcachon. Au 25 mai 2003, on y compte 2831 oiseaux contaminés. Des loutres, tortues, dauphins et otaries sont également retrouvés échoués sur les côtes espagnoles et portugaises. Pourtant, Mariano Rajoy, porte-parole du gouvernement, refuse de parler de "marée noire", mais seulement de "petits fils" de pétrole. Des manifestations sont organisées en décembre 2002 et janvier 2003 au mot d'ordre « Nunca mais », « plus jamais ça » : sur la côte, avec des chaînes humaines, à Saint Jacques de Compostelle, à Madrid (200 000 personnes).

Figure 23 : Prestige – carte des impacts

*Chronologie du déversement du fioul du Prestige dans l'océan et sur les côtes.
Source : futura Sciences ©Idé*



*Photos du nettoyage. Source :
coordination.mareesnoires.org*



En mai 2003, le montant du dommage est estimé à 1 milliard d'euros au total. Le FIPOL ne disposant que de 171 millions d'euros, il décide de limiter le taux d'indemnisation et annonce que les victimes françaises et espagnoles de la pollution recevraient dans un premier temps une indemnisation correspondant à environ 15% du montant du dommage.

Figure 24 : Prestige - manifestations

Manifestations (source : coordination.marees.noires.org) :
 - à Saint Jacques de Compostelle le 1^{er}/12/2002 (ci-contre)
 - de janvier 2003 à Madrid (ci-dessous)
 - des chaînes humaines sont organisées sur la côte touchée



Comme dans les cas de l'Amoco Cadiz et de l'Erika, des cartes postales sont éditées :



Un procès se prépare, opposant l'État aux régions, associations d'environnement, associations de pêcheurs et autres professionnels de la mer. Dès mars 2003, les ostréiculteurs de Marennes-Oléron (leurs ventes accusent 60% de pertes) s'associent aux Espagnols de l'association "Nunca Más" pour porter plainte, entre autre, contre l'Etat espagnol. Plusieurs communes du Pays Basque et du sud des Landes, s'apprêtent à se porter parties civiles dans la procédure, comme l'association Aquitaine Alternatives. En Gironde, les ostréiculteurs et les communes du bassin d'Arcachon, comme certaines du Médoc, défendus par le cabinet de Corinne Lepage, portent plainte contre X.

En 2010, une étude scientifique affirme que les pêcheurs ayant participé au nettoyage de la pollution présentaient des modifications de leur ADN et des problèmes pulmonaires.

Le procès s'ouvre en octobre 2012 : 1500 plaignants sont rassemblés, en 55 parties civiles. Dix-sept communes landaises et deux communes basques (Saint-Jean-de-Luz et Bidart) participent au procès et réclament des dédommagements. En revanche, aucune ville de Gironde n'est partie civile. La majorité des communes du littoral aquitain abandonnent devant le marathon judiciaire qui s'annonce. Le préjudice est estimé à 4,121 milliards : 3,862 milliards pour l'Etat espagnol, auxquels s'ajoutent les dommages estimés pour l'Etat français (86,36 millions) et pour diverses administrations et particuliers espagnols (172,86 millions). Le montant des dommages demandés s'élève à plus de 2,2 milliards d'euros. A l'extérieur du tribunal, quelques centaines de manifestants du collectif "Nunca mais" (jamais plus) brandissent un immense oiseau noir mazouté ainsi que la photo de Mariano Rajoy, avec la légende : "100 % menteur".

Finalement, après 10 ans d'instruction de dossier et neuf mois de procès, le commandant est condamné à 9 mois de prison, les autres sont relâchés et un officier est en fuite. Aucun des trois accusés n'est condamné pour les « délits d'atteinte à l'environnement et à des espaces naturels protégés » dont ils étaient accusés et pour lesquels le Parquet avait requis entre 5 et 12 ans de prison et 4,328 milliards d'euros de dommages et intérêts. C'est la déception générale, après l'affaire Erika. Les organisations écologistes estiment que les leçons de la marée noire n'ont pas été tirées, et que les véritables responsables seront absents. « Nous avons assisté à une des plus importantes campagnes de désinformation de l'histoire de ce pays" (Greenpeace, dans la presse).

« On a l'impression que la justice espagnole n'a cherché que les lampistes et que les vrais « présumés coupables ou responsables » n'étaient pas devant le prétoire (...) « Cela est sans doute lié aussi au système même du millefeuille de sociétés impliquées dans le transport des hydrocarbures. Le lien de causalité entre le comportement individuel de chacune de ces sociétés et/ou des personnes en charge du navire et la catastrophe finale en devient tellement distendu qu'il est difficile d'établir clairement les responsabilités pénale même s'il apparaît clairement que l'enchaînement et la conjonction des actions de tous les acteurs conduisaient à la catastrophe (...) C'est dommage car cela marque un retour en arrière après l'Erika »¹¹⁰.

« Le verdict de la justice espagnole est une occasion manquée de consolider la jurisprudence établie par la Cour de Cassation française. »¹¹¹.

« Cette décision va à l'encontre de la prévention des accidents maritimes et remet en cause le droit des victimes à obtenir réparation. Aucune partie civile, française ou

¹¹⁰ Laurent Neyret, juriste spécialiste du droit de l'environnement et du préjudice écologique, cité par Novethic : <http://www.novethic.fr/empreinte-terre/pollution/isr-rse/nauffrage-du-prestige-la-justice-espagnole-ne-designe-pas-de-coupables-141765.html>

¹¹¹ association Surfrider cité par Novethic (op.cit.)

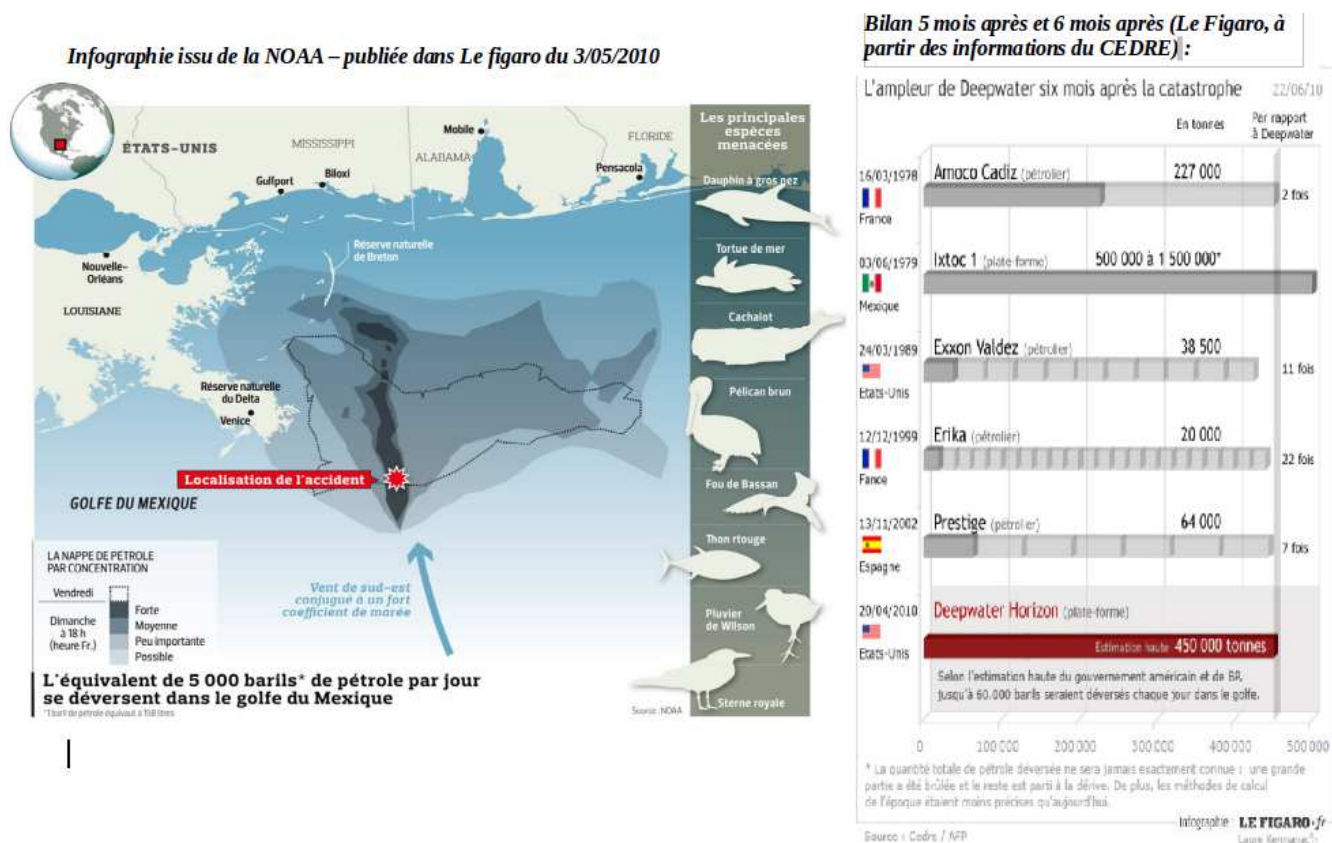
espagnole, ne pourra être indemnisée des dommages causés par la marée noire alors même que les indemnités versées par l'assureur du propriétaire et le FIPOL n'ont pas couvert la totalité des préjudices subis et excluent notamment le préjudice écologique »¹¹².

Le 23 novembre 2013, le parquet de La Corogne et l'Etat français se pourvoient en cassation pour faire reconnaître par la Cour suprême espagnole l'existence d'une infraction pénale d'atteinte à l'environnement.

La plateforme DeepWater Horizon en Louisiane - 2010

Le 20 avril 2010, à 80 km au large des côtes de la Louisiane, la plate-forme pétrolière Deepwater Horizon est victime d'une explosion suivie d'un incendie. Cet accident fait 17 blessés et 11 disparus. La plate-forme sombre deux jours plus tard et les 2000 à 2500 m³ d'hydrocarbures présents à bord sont soit partis en fumée, soit répandus en mer.

Figure 25 : DeepWater Horizon – l'ampleur de la marée noire



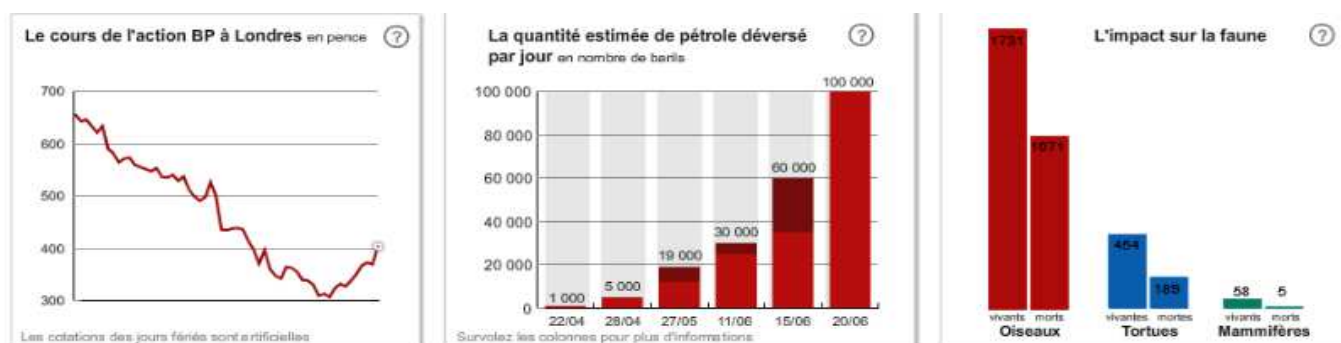
D'importants moyens de lutte antipollution sont rapidement mobilisés, BP loue les bateaux des pêcheurs, des experts viennent de toutes parts dépêchés sur place et des observations sont réalisées à l'aide de robots sous-marins télé-opérés (à 1500 m de profondeur). Des fuites sont

¹¹² Vigipol, cité par Novethic (op.cit.)

repérées, laissant échapper du pétrole à la mer : les premières estimations évoquent 159 m³ par jour, puis 800 m³ par jour et, en juin, 6000 à 8000 m³ par jour. L'état d'urgence est déclaré en Louisiane puis par l'Alabama, la Floride et le Mississippi. Parallèlement, le gouvernement fédéral des États-Unis déclare cette pollution "catastrophe nationale". Le 2 mai, le président Barack Obama se rend en Louisiane pour inspecter les opérations de lutte et témoigner sa solidarité envers les pêcheurs et les populations du littoral. Les 14 et 15 mai, le président Barack Obama en est à sa quatrième visite sur les côtes du Golfe du Mexique.

BP, montré du doigt, affiche très tôt son intention d'assumer l'ensemble des coûts nécessaires de nettoyage et les dommages et intérêts dus et s'engage également, dans un communiqué de presse en mai, à consacrer jusqu'à 500 millions de dollars à un programme de recherche qui visera à évaluer les conséquences de la marée noire sur l'environnement. La lutte contre la pollution, avec en particulier les difficultés techniques du colmatage du puits fuyard, fait l'objet d'un feuilleton dans les médias, dans lequel le gouvernement fédéral « hausse le ton », BP s'ingénie à trouver des solutions techniques, l'estimation des coûts gonfle à chaque épisode. Les estimations oscillent de 990 millions de dollars (810 millions d'euros - dans un communiqué de presse de BP du 1^{er} juin 2010) à 37 milliards de dollars. La chute du titre en Bourse est aussi largement relayée dans les médias (-35 % en moins de 2 mois) ; la note du groupe est abaissée par les agences de notation, les unes après les autres. La progression de la marée noire est suivie dans les médias : on trouve des bilans d'impact quasi mensuels, tels que celui ci-dessous (Le Monde, juin 2010) :

Figure 26 : DeepWater Horizon : un suivi régulier des impacts de la marée noire dans la presse



En parallèle, la recherche de responsables se poursuit, dans les médias (relayant notamment des soupçons de collusion entre l'industrie pétrolière et l'Etat local) et avec une commission d'enquête. Sur Facebook, les groupes appelant au boycott des stations-services BP sont légion. Certains

internautes entreprennent de redessiner le logo du pétrolier à leur manière¹¹³ :

Figure 27 :
*DeepWater
Horizon –
caricatures du
logo de BP*



Finalement, la fuite est stoppée mi-juillet 2010, le puits est définitivement colmaté le 19 septembre. Début août 2010, l'équipe scientifique chargée par les autorités américaines d'évaluer la quantité d'hydrocarbures déversée par le puits fuyard annonce une première estimation : 779 000 m³ d'hydrocarbures se seraient déversés soit l'équivalent de 40 Erika, de 20 Exxon Valdez ou de 3,5 Amoco Cadiz. 16 % des hydrocarbures auraient été récupérés au niveau du puits.

L'État de Louisiane liste 600 espèces menacées dont 445 espèces de poissons et 134 d'oiseaux. Or, près de 1000 km de côtes sont touchés, concernant des plages, mais aussi des sites sensibles : les mangroves et les sites d'intérêt pour la faune (recensés par Birdlife Etats-Unis) tels que les Iles Chandeaur. Parmi les oiseaux directement menacés par la marée noire - oiseaux marins tels que les sternes et goélands, ou les oiseaux d'eau du delta du Mississippi – les populations de pélican brun, emblème de l'État de Louisiane, sont en danger d'extinction.



Figure 28 : DeepWater Horizon – pélican mazouté

Par ailleurs, cette zone est également vulnérable au titre des productions d'huîtres et crevettes de

113 <http://www.logomyway.com/contestView.php?contestId=1746>. Pour redorer son image, BP achète des pages de publicité dans les grands quotidiens américains, avec le slogan : «Nous en viendrons à bout». Sur le web, BP rachète les mots-clés liés à la catastrophe sur les trois principaux moteurs de recherche américains : en haut de la page de résultats, un lien vers le site de BP propose «Pour en savoir plus sur l'action de BP»

Louisiane. La pêche est interdite sur un large secteur. La pêche et le tourisme, principales activités de la Louisiane, sont sévèrement touchés. Le tourisme emploie à lui seul plus de 87 000 personnes et rapporte à l'Etat 5,2 milliards de dollars (4,2 milliards d'euros). L'industrie de la pêche représente elle 3 milliards de dollars (2,4 milliards d'euros) de revenus par an et fournit un tiers de la consommation de fruits de mer des Etats-Unis¹¹⁴.

BP crée un fonds de 20 milliards de dollars pour l'indemnisation des victimes et les opérations de nettoyage. Début août, il annonce avoir dépensé plus de 6 milliards de dollars (4,6 milliard d'euros) pour la lutte et le nettoyage, les sommes versées aux Etats américains riverains et aux autorités fédérales et les demandes de dédommagement déjà remboursées (plus de 103.900 paiements, pour un total de 319 millions de dollars). En septembre, déjà 8 millions ont été dépensés. Le coût final de « la plus grosse marée noire de l'histoire (hormis celle de la guerre du Golfe de 1991) » est estimé à ce moment-là par les experts avec une fourchette de 20 à 100 milliards de dollars¹¹⁵. En outre, l'administration fédérale poursuit BP pour violation de la loi sur la propreté de l'eau : selon le «Clean Water Act», BP risque une amende comprise entre 5,4 et 21 milliards de dollars selon que la négligence grave est retenue ou pas.

La procédure judiciaire comporte tout d'abord un procès au pénal. Juste avant, le groupe pétrolier BP conclut un accord (2012) avec les avocats de particuliers et d'entreprises ayant pâti du naufrage de sa plateforme pétrolière : il indemnise des dizaines de milliers de plaignants privés affectés par la catastrophe à hauteur de 7,8 milliards de dollars. Hors procès, l'entreprise a dépensé environ 14 milliards de dollars pour les opérations de nettoyage et 10 milliards de compensations pour les entreprises, particuliers et autorités locales qui ont accepté de ne pas porter l'affaire devant la justice. Les autorités fédérales américaines, elles, maintiennent leurs plaintes. Finalement, un accord est également trouvé et validé par la justice américaine en janvier 2013 : le groupe s'engage à payer une amende historique de plus de 4,5 milliards de dollars (3,5 milliards d'euros) et reconnaît sa culpabilité dans la marée noire. En contrepartie, les autorités fédérales américaines abandonnent les poursuites pénales contre le groupe.

Après le volet pénal, le procès civil du géant pétrolier débute en février 2013 à La Nouvelle-Orléans, avec en jeu une amende maximum de 17 milliards de dollars pour «faute lourde», soit l'équivalent d'une fois et demi le bénéfice de BP pour l'année 2012. Il s'annonce complexe et long. Là encore, un accord à l'amiable est finalement trouvé : le département de la Justice et les États du golfe du Mexique proposent à la société pétrolière de verser 16 milliards de dollars afin de mettre un terme aux poursuites civiles. Au total, la marée noire a coûté près de 41 milliards de

¹¹⁴ <http://www.terraeco.net/Maree-noire-on-fait-le-bilan,10722.html>

¹¹⁵ A titre de comparaison, le bénéfice de la compagnie pétrolière, de 5,6 milliards de dollars au premier trimestre 2010, et son chiffre d'affaires (2009) de 239 milliards de dollars.

dollars à BP. Dernier épisode en juillet 2015 : la compagnie pétrolière accepte de verser 18,7 milliards de plus, soldant les dernières procédures en cours contre elle. Au total, la catastrophe aura donc coûté 53,8 milliards de dollars à BP, soit davantage que la totalité de ses profits depuis 2012.

Les trois chapitres suivants analysent chacune de ces trois étapes dans la perspective de la problématique de recherche présentée dans le chapitre 2. Le chapitre 4 explorera les atteintes plurielles de la marée noire à l'aide de la sociologie pragmatique de Thévenot (2006) et montre qu'elles correspondent à la dégradation d'attachements multiples entre hommes et les êtres naturels.

Nous verrons ensuite la confrontation entre ces atteintes et les dispositifs de gestion : le chapitre 5 montre comment les atteintes sont publicisées et analyse les fondements politiques et moraux des critiques à l'égard de la gestion. Il donne à voir également comment la confrontation au régime international d'indemnisation conduit finalement ces acteurs à engager des actions judiciaires pour soutenir leur objectif de changement de la gestion.

Enfin, le chapitre 6 est centré sur la scène du tribunal et donne à voir les manières dont les requêtes justifient les dégradations environnementales et proposent de les évaluer. Il analyse également les raisons de ces choix de mise en forme et montre qu'elles procèdent à la fois de dimensions politiques et morales et de choix stratégiques liées à l'action de changement.

5. RECAPITULATIF : SYNOPSIS

	Amoco Cadiz	Exxon Valdez	Erika	Prestige	DeepWater Horizon
Naufrage (date de construction : âge - pavillon)	Mars 1978 : avarie – tempête (1974 : 4 ans – Liberia)	Mars 1989 : échouement (1986 : 3 ans – Etats-Unis)	Décembre 1999 : avarie – tempête (1975 : 24 ans- Malte)	Novembre 2002 : voie d'eau (1976 : 26 ans - Bahamas)	Avril 2010 : incendie
Lieu « mémoire »	Portsall – pointe Bretagne	Baie du Prince-William, Alaska	(pleine mer) Marais salants de Guérande ? ; Belle-île	(pleine mer) – côtes de Galice La Corogne ? (lieu du procès)	Venice ?, petit village du delta du Mississippi vivant de la pêche et du - pétrole, port d'attache du remorqueur
Impacts écologique	223 000 tonnes de pétrole 400 km de littoral 130 000 oiseaux Sites protégés et d'intérêt	38 500 tonnes de pétrole 800 à 2000 km de côtes 300 000 oiseaux + loutres, orques, baleines Sites protégés et d'intérêt	20 000 tonnes de pétrole 400 km de littoral 150 000 à 300 000 oiseaux Sites protégés et d'intérêt	64 000 tonnes de pétrole 2600 km de littoral 25 000 oiseaux Sites protégés et d'intérêt	450 000 tonnes de pétrole 1000 km de côtes Pélicans bruns, tortues Sites protégés et d'intérêt
Nettoyage et mesures sanitaires	- 1978-1979 - Milliers de bénévoles + militaires - Centres de soin des oiseaux - Fermeture des plages, interdictions de pêche et de production ostréicole	- Nettoyage 1989-1990 : des milliers de bénévoles et des moyens sans précédents pour nettoyer les plages et sauver oiseaux et mammifères marins - embauches par Exxon de marins pêcheurs au chômage - Fermeture des plages, interdictions de pêche	- Milliers de bénévoles + militaires - Pompage de l'épave - Centres de soin des oiseaux - Fermeture des plages et des marais salants (→mai 2000), interdictions de pêche et de production ostréicole	- Milliers de bénévoles - Centres de soin des oiseaux - Fermeture des plages, interdictions de pêche	- Opérations sous-marines pour boucher le puits - Milliers de bénévoles et d'embauches par BP - Centres de soin des oiseaux - A l'annonce du désastre, la date d'ouverture de la pêche est avancée (de 2 semaines) - à l'arrivée des nappes, fermeture des plages, interdictions de pêche et de production ostréicole
Indemnisations dans le cadre du dispositif de gestion	« fonds de limitation » prévu par les conventions – avril 1978 : environ 77 millions de francs (33 millions d'Euros)	Dans le cadre de la procédure judiciaire	FIPOL : dès le printemps 2000. Plafond maximum : 1,2 milliards de francs (183 millions d'euros) soit environ 25% du coût estimé des dommages	FIPOL : 170 millions d'euros disponibles (15 % des impacts estimés en mai 2003)	Fonds de 20 Mds de dollars créé en juin 2010 + accords à l'amiable 2010-2015
Mobilisations collectives	Dénonçant l'Etat et Amoco : manifestations, boycott, tracts, poèmes, films, romans, chansons, presse, cartes postales, autocollants	- Dénoncent la « nonchalance » de l'intervention de l'Etat - Partage l'idée du gouvernement : « Exxon's oil, Exxon's problem » - Contexte : des « natives » et des « commercial fisheries »	Dénonçant l'Etat et Total : manifestations, boycott, films, cartes postales, autocollants, chansons, romans ; caricatures du logo de Total ; internet	Dénonçant l'Etat et l'entreprise pétrolière : manifestations, chaînes humaines ; cartes postales	Dénonçant BP : caricatures du logo de BP, internet

	Amoco Cadiz	Exxon Valdez	Erika	Prestige	DeepWater Horizon
Controverses sanitaires	- Utilisation des dispersants ; - Protection des bénévoles lors du nettoyage ; - Stockage des déchets ; - Effets sur l'environnement	- Durée nécessaire à la dégradation du pétrole dans ces eaux froides (20 ans après, en 2009, des articles paraissent toujours sur sa persistance) - Suivi des conséquences sanitaires sur les populations humaines : en particulier, des effets psychologiques démontrés	- Utilisation des dispersants ; - Protection des bénévoles lors du nettoyage ; - Effets sur l'environnement	- Protection des bénévoles ; - Etude 2010 sur les pêcheurs - Effets sur l'environnement	- Utilisation des dispersants ; - Protection des bénévoles ; - Effets sur l'environnement (malformations constatées sur la faune)
Attitude du gouvernement	- Nettoyage pour sauver la saison touristique - <i>« Dans une famille, quand un enfant est malade, on le garde pour soi : on ne va pas le crier sur les toits » (Ministre de l'Intérieur)</i> - Plainte des collectivités contre l'Etat. - Porte plainte contre Amoco (coûts engagés)	- Attend 5 jours avant d'envoyer des autorités sur place. - C'est à Exxon de gérer et payer - Porte plainte au titre de la pollution (CERCLA)	- Nettoyage pour limiter les impacts économiques liés au tourisme - Un membre du gouvernement est filmé en train de se baigner - « ce n'est pas la catastrophe du siècle ». - Porte plainte contre Total (coûts engagés)	- ce n'est pas une marée noire, seulement de « petits fils » - Un membre du gouvernement est filmé en train de se baigner	- « BP va payer » ; - Le Président est filmé en train de se baigner - porte plainte au titre du délit de pollution (Clean Water Act-CERCLA) ; - suspend les autorisations de forage pour les plateformes pétrolières ... - ... le temps de faire évoluer la législation
Des acteurs « héros »	Agriculteurs (nettoyage) Syndicat mixte (le « combat »)	Les équipes de nettoyage (des lettres d'enfants écrites pour les remercier)	Paludiers (symbole des victimes) Les régions et la LPO (« combat »)	Pêcheurs (nettoyage) ; Surfeurs (symbole)	Pêcheurs (nettoyage)
Tentatives d'évolutions	1978-1983 : relations Etat-collectivités locales	-	2000-2003 : Au sein du FIPOL et de l'Union Européenne		-
Traitement judiciaire	1980 – 1992 - Procès en responsabilité : 1984 - 1985-1992 : procès en dommages	- Procès engagé par l'administration américaine, des associations et des particuliers contre Exxon - Accord en 1991 entre Gouvernement fédéral, Etat d'Alaska, associations d'environnement. - procès 1994-2008 => dommages punitifs	2001-2012 : Environ 100 parties civiles • 1^{er} jugement 2008 • Appel : 2010 • Cassation : 2012	1500 plaignants, en 55 parties civiles. 2012	2012-2013 Des accords amiables

	Amoco Cadiz	Exxon Valdez	Erika	Prestige	DeepWater Horizon
Requêtes au titre du préjudice écologique	Communes et association de protection de l'environnement. Abandonnée au procès en réparation	Gouvernement fédéral, Etat d'Alaska, associations d'environnement	Plusieurs parties civiles : collectivités territoriales et associations de protection de l'environnement	Plainte par la LPO. Des peines de prison et 4,3 milliards d'euros d'amendes requises par le Parquet au titre des « <i>délits d'atteinte à l'environnement et à des espaces naturels protégés</i> ».	
Indemnisations au titre du préjudice écologique	non	1 Md de dollars pour réhabiliter la baie et suivre les impacts environnementaux (gérés par l'Exxon Valdez Oil Spill Trustee Council, organisme créé par l'Etat d'Alaska et le gouvernement fédéral) + amende : 5 Mds de dollars	Jurisprudence de reconnaissance du préjudice écologique - 13 M€	Non	restauration des milieux + amende au titre du Clean Water Act : 4,5 Mds de dollars
Evolutions du dispositif de gestion suite à l'accident	- Mesures de surveillance, de secours et de contrôle; - expertise spécifique ; - Conventions inter-Etats	Oil Pollution Act ; amendement « double coque » ; guidelines sur les évaluations économiques	- Augmentation de l'indemnisation FIPOL ; - Renforcement des règles concernant le trafic maritime pétrolier		
Mémoire de la marée noire	Chansons, films, livres pour enfants, poèmes, pièce de théâtre	Des jeux, romans et nouvelles pour la jeunesse, un film, pièces de théâtre, un livre de recettes (repas des équipes de nettoyage)	Chansons, livres pour enfants		

Figure 29 : Quelques références chiffrées sur les impacts des marées noires - issus de Thebaud, Hay, 2006 :

**Ampleur potentielle des dommages écologiques des marées noires
(millions de dollars 2005)**

Marée noire	volume déversé (tonnes)	Evaluation des dommages écologiques (stricts)	Evaluation du coût total de la marée noire	Demandes au titre des dommages à l'environnement	Indemnisations (I) ou, évaluation par un Cour de Justice (J)
Santa Barbara	[3400, 10200]	[0,04-0,17]	85,5	na	na
Zoe Colocotroni	7 000	na	na	64,3	26,8 (J)
Amoco Cadiz	223 000	110,5	1161	119,5	5,3 (I)
Patmos	[700, 2000]	na	na	4	2 (J)
Exxon Valdez	37 000	[4 410 - 11 324]	na	na	1 417 (I)
Haven	144 000	na	na	1027	46 (J)
Seki	16 000	34	na	21	na
Sea Empress	72 000	[43,8 - 68,9]	[166 - 307]	0	0 (I)
Nissos Amorgos	3 600	52,7	na	52,7	na
Erika	20 000	[26,2 - 33,6]	[916 - 1077]	0	0 (I)
Prestige	63 000	29	890	0	0 (I)

**Importance relative des dommages écologiques des marées noires
(1) (% du coût total)**

	Santa Barbara	Amoco	Haven	Sea Empress	Erika	Prestige	$\frac{1}{n} \sum_{i=1}^n X_i$	$\frac{1}{n} \sum_{i=1}^n n_i X_i$
Coûts de nettoyage	67	36	75	44	33	66	54	46
Pertes économiques	12	14	4	27	61	31	25	32
Pertes d'aménités	19	40	na	24	na	na	28	15
Dommages écologiques stricts	0	10	21	2	6	3	7	7
Source	Mead et Sorensen (1970)	Hay et Thébaud (2002)	Stato Passivo (1996)	Moore, Footit et al. (1998)	Mazars et Guérard (2000)	Loureira et al. (à paraître)		