

Le deuxième naufrage du pétrolier Erika

Julien Hanoteau et Patrick A. Messerlin

L'Erika a coulé dix ans après l'Exxon Valdez. Si ces deux marées noires ont connu le même lot d'indécisions, d'erreurs et d'opportunismes, elles diffèrent sur deux points essentiels : autant les lois américaines intègrent la notion de dommages à l'environnement et établissent clairement des responsabilités, autant les lois françaises prennent peu en compte ces dommages et permettent d'esquiver les responsabilités. Du coup, l'affaire de l'Erika est bien plus mal gérée que celle de l'Exxon Valdez, et le risque d'autres marées noires est plus grand en Europe – des responsabilités mal définies n'incitent pas à prendre les mesures nécessaires pour minimiser les risques de nouvelles catastrophes.

Le film de la gestion des deux marées noires est éloquent. Deux jours après le début de la marée noire, Exxon accepte l'entièr responsabilité financière de la catastrophe. Dix jours après le naufrage de l'Erika, Total (affréteur du bateau et propriétaire de la cargaison) annonce qu'il rejette la responsabilité de la pollution sur l'armateur, Tevere. Six jours après l'échouage de son tanker, Exxon a passé contrat avec les propriétaires de bateaux de la région pour racheter les filets endommagés et obtenir leur aide dans les opérations de nettoyage (certains propriétaires de bateaux empocheront le double des revenus d'une saison de pêche). Dix-huit jours après la disparition de l'Erika, Total annonce qu'il versera 40 millions de francs pour nettoyer les côtes et financera le pompage de l'Erika (estimé à 400 millions) *si* les ressources du FIPOL (un organisme d'assurance *ad hoc*) ne suffisent pas. Tevere reste silencieux.

Quatre mois après le sinistre, Exxon a dépensé 7,5 milliards de francs, et se bat avec énergie pour éviter une accusation de "crime environnemental" qui pourrait lui coûter des milliards de dollars. Cinq mois après le naufrage, la justice française commence son enquête pour établir les responsabilités, alors que Total provisionne 850 millions de francs, continue de rejeter toute responsabilité et engage une campagne de publicité pour redorer l'image de la région et surtout la sienne. La différence dans la gestion des deux crises au bout de cinq mois est criante : Exxon a payé *six* fois plus par tonne de pétrole répandue en mer que les deux entreprises européennes impliquées dans l'Erika – et *soixante* fois plus si l'on reprend l'estimation officielle selon laquelle les produits de l'Erika seraient vingt fois plus toxiques que le pétrole de l'Exxon Valdez. Si l'on estime les dommages sur la base de leurs effets, par exemple le nombre d'oiseaux tués, Exxon a payé entre *trois* et *quatre* fois plus que Total et Tevere réunies.

Les différences dans les lois rejoaillissent sur le discours politique. Quatorze jours après l'échouage de l'Exxon Valdez, l'Administration Bush insiste sur l'entièr responsabilité d'Exxon qui devra payer l'intégralité des coûts de nettoyage et d'indemnisation. Treize jours après le naufrage de l'Erika (et trois jours après une note officielle soulignant la nocivité des produits de l'Erika), Dominique Voynet déclare qu'il ne s'agit pas de la catastrophe écologique du siècle. Dans les jours qui suivent, les promesses de subventions publiques se multiplient, mais restent sans commune mesure avec l'addition finale de 90 milliards de francs adressée à Exxon.

Que faire ? Demander la modification du droit international existant prendrait des années, et surtout ne répond pas au vrai problème – celui d'une responsabilité plus complète

(incorporant les dommages à l'environnement) et clairement établie.

Rafistoler le FIPOL en augmentant ses fonds n'est pas pertinent. Celui-ci dispose, actuellement, de 1,2 milliard de francs, auquel Total ne contribue qu'à hauteur de 120 millions. Une contribution, même triplée ou plus, de chacune des compagnies pétrolières au FIPOL n'aura jamais le pouvoir d'inciter celles-ci à prendre les mêmes mesures *préventives* que celles qu'elles prendraient dans la perspective de devoir payer tous les coûts de réparation des dommages. Soumise aux lois américaines actuelles, comme l'obligation de garantie financière et une responsabilité illimitée quasi certaine, Total n'aurait pas affrété l'Erika – un bateau “inacceptable” selon Shell.

Imposer des normes techniques, comme les coques doubles pour les pétroliers, n'est pas suffisant et, d'ailleurs, les techniciens ne sont pas unanimes sur l'efficacité de cette mesure. En France, les voitures – toujours mieux équipées, mais toujours aussi mortelles – nous le rappellent tous les jours : ce qui compte, c'est la responsabilité face au risque d'accident.

Accroître cette dernière par un règlement couvrant l'ensemble de l'Europe serait renvoyer la réforme aux calendes grecques. En fait, il n'y a pas de raison de soumettre au même règlement un couloir maritime aussi fréquenté que la Manche et les autres voies maritimes européennes. Les problèmes de l'environnement doivent être traités de façon décentralisée car les risques et les coûts varient énormément selon les régions. Ce qu'il faut, c'est un règlement couvrant la Manche, ce qui exige l'accord de quatre pays européens (six au plus) qui ont, s'ils le veulent, la capacité de suivre l'exemple américain.

Julien Hanoteau est doctorant au Groupe d'Economie Mondiale de Sciences Po (GEM) et Patrick A. Messerlin est professeur à l'Institut d'Etudes Politiques de Paris et directeur du GEM.