

Vigipol en bref

Le Syndicat mixte de protection du littoral breton, communément appelé Vigipol, a été créé suite à la marée noire de l'Amoco Cadiz pour rassembler les collectivités littorales victimes de la pollution, défendre leurs intérêts devant les tribunaux et obtenir réparation et indemnisation des dommages subis.

Aujourd'hui, Vigipol rassemble 115 communes du littoral breton, les départements du Finistère, des Côtes d'Armor et de la Manche, ainsi que la région Bretagne. Vigipol défend les intérêts de ses adhérents face aux risques liés au trafic maritime au large des côtes bretonnes, au travers de missions de prévention des accidents, de préparation des collectivités à la gestion des pollutions et de réparation des dommages.



Procès du TK Bremen : un accident qui aurait pu être évité

Le cargo maltais TK Bremen s'est échoué sur la plage de Kerminihy à Erdeven (56) le 16 décembre 2011, en pleine tempête, faute d'avoir pu tenir son mouillage à l'île de Groix. Cet accident entraîna une pollution par hydrocarbures aux abords du navire et à l'entrée de la ria d'Étel ainsi que le démantèlement sur place du navire. Près de sept ans après les faits, l'audience correctionnelle, qui s'est déroulée du 3 au 5 octobre 2018 devant le tribunal correctionnel de Brest, visait à statuer sur la seule responsabilité du capitaine.

Que retenir de ce procès ?

1. Un capitaine seul mis en cause

- + Seul le capitaine a été entendu au cours de l'information judiciaire puis poursuivi.
- + L'armateur, le propriétaire et l'assureur n'ont jamais été ni auditionnés ni mis en cause dans cette affaire. Cela est regrettable car il aurait été fort utile de comprendre dans quelle mesure ils ont influé sur les décisions prises par le capitaine.

2. Des imprudences et négligences avérées de la part du capitaine

Avant de quitter le port de Lorient :

- + Le capitaine ne prend pas connaissance du dernier bulletin météo avant de prendre la mer le 15 décembre au matin, se contentant du bulletin de la veille, alors qu'une tempête est annoncée.
- + Le capitaine maintient sa décision d'appareiller le 15 décembre à 11h00 alors que le pilote du port lui dit que les conditions météo se sont déjà fortement dégradées et qu'il serait préférable de rester à quai au port.

Une fois arrivé au mouillage à l'île de Groix :

- + Le capitaine ne jette qu'une ancre sur les deux. Il attendra que la situation du navire soit désespérée pour jeter sa seconde ancre. L'enquête a montré que celle-ci présentait une fragilité suite à une réparation et que le capitaine craignait probablement de ne pas pouvoir la relever s'il la jetait.
- + Le capitaine engage des opérations de nettoyage des cales qui ne revêtent aucun caractère d'urgence. La mer ayant forcé pendant ces opérations, un panneau de cale ne pourra pas être refermé et restera ouvert en pleine tempête.
- + Le capitaine n'informe ni le CROSS, ni le port de Lorient de ses difficultés à tenir son mouillage. Contacté par le CROSS à plusieurs reprises, il minimisera la situation jusqu'au dernier moment.

3. Une mauvaise évaluation des risques à l'origine de mesures inadaptées ou trop tardives

Dans son analyse de la situation, le capitaine n'a pas pris suffisamment en compte :

- + les caractéristiques de son navire : léger avec une prise au vent importante donc plus difficile à manœuvrer par mauvais temps
- + la configuration des lieux dans ses choix nautiques : une zone refermée entre Groix, l'entrée de la ria d'Étel et la presqu'île de Quiberon donc un risque accru d'échouement dû à la proximité des côtes dans trois directions sur quatre.

Les autorités (CROSS, sémaphore et port de Lorient) n'ont pas eu toutes les informations utiles pour prendre les décisions adaptées en temps et en heure. Que peut faire le CROSS quand un capitaine n'est pas honnête et sous-estime la dangerosité de la situation dans laquelle se trouve son navire ? C'est sans doute un point à améliorer.

Les conséquences de l'échouement peu évoquées

- + Le navire s'est échoué sur un site sensible classé Natura 2000. Les conséquences environnementales de cet accident n'ont cependant pas du tout été abordées au cours des trois jours d'audience ; la présidente se contentant de préciser que la réalité de la pollution n'a pas été contestée.
- + Une audition des gestionnaires du site dunaire ou des professionnels de la mer aurait sans doute été utile pour comprendre les conséquences concrètes de l'échouement et de la pollution sur le milieu naturel.
- + La défense argue l'absence de préjudice écologique au motif que l'armateur a pris toutes les mesures requises pour la remise en état du site. Cet argument ne tient pas. Les mesures curatives ne suffisent pas. Ce n'est pas parce qu'on répare ses bêtises qu'on n'a pas fait de bêtises !

La position de Vigipol

Une atteinte de plus à l'image de la Bretagne et aux intérêts des collectivités littorales

La Bretagne est régulièrement confrontée à des pollutions accidentelles ou volontaires qui affectent l'image du littoral, des collectivités et des populations riveraines qui sont victimes des agissements de professionnels négligents. C'est le fondement de Vigipol de défendre l'image et l'intérêt des territoires littoraux.

Les pollutions, quelles qu'elles soient, causent des préjudices réels aux collectivités littorales. Vigipol est donc fondé à agir pour défendre ses propres intérêts ainsi que ceux de ses adhérents.

La prise en compte des préjudices subis

Vigipol demande donc que le capitaine soit condamné au titre des fautes de navigation commises par négligence ou imprudence. Il demande également réparation de ses préjudices : le préjudice matériel pour les frais engagés dans le cadre de la gestion de la crise et le suivi de la phase judiciaire et le préjudice moral pour l'atteinte à son objet et ses missions. Vigipol sollicite également la réparation du préjudice écologique. Désormais inscrit dans le Code civil, il apparaît important d'invoquer ce préjudice pour qu'il entre dans la pratique jurisprudentielle en matière de pollution maritime. Sa reconnaissance permettra ainsi à Vigipol de développer encore davantage ses actions au service des territoires et des collectivités littorales avant, pendant et après une pollution maritime.

La décision du Tribunal a été mise en délibéré au 13 décembre 2018. Affaire à suivre...

CONTACT MÉDIAS : SOPHIE BAHÉ - 06 88 17 09 97

