

Marées noires : le naufrage des Droits de l'Homme ?

Script

10.00.00.00 : Générique de début :
La Compagnie des Taxi-Brousse
En association avec France 5
Marées noires : le naufrage des Droits de l'Homme ?
Un film écrit par
Jo le Guen
Réalisé par
Pascal Signolet

10.00.36 : **En voiture**

Jo le Guen : Me voilà en route pour une nouvelle traversée, mais sur terre cette fois-ci. La dernière fois que je suis parti mes enfants ont couru en pyjama dans la nuit après ma voiture. C'était la troisième fois que je les quittais pour traverser un océan à la rame. Ils ne veulent plus que je parte en mer. Je ne partirai plus.

10.00.52 : **Archives traversées**

Jo : La première fois c'était en 95, l'Atlantique Nord, des Etats-Unis en Bretagne, 103 jours pour les Sauveteurs en mer.

La deuxième, en 97, des Canaries aux Antilles, avec Pascal Blond sur un bateau construit par des détenus de la Maison Centrale de Moulins, l'établissement le plus sécuritaire de France. Objectif : sensibiliser aux problèmes de réinsertion à la sortie de taule.

Et cette troisième, la plus folle, en février 2000, de Nouvelle-Zélande au Cap Horn, le Pacifique Sud, les quarantièmes rugissants, cinquantièmes hurlants, soixantièmes déchirants et déchirés, le royaume des albatros. Qu'est-ce qui m'a poussé à tenter cette traversée ? Je voulais attirer l'attention sur les océans. J'ai donc entrepris la traversée du plus grand et du plus beau d'entre eux. J'ai bien failli y rester, mais j'en suis revenu. Légèrement diminué, mais revenu quand même. J'ai continué à terre cette traversée inachevée. Le Cap Horn est resté derrière l'horizon et je suis en route vers Strasbourg. Ma destination a changé, mais mon but est resté le même.

10.02.12 : **En voiture**

Jo : Chacun de nous, au cours de sa vie, est touché par un problème ou par un autre. Un jour, un événement survient et tout change. Du bruit de fond on passe au cri. Pour moi le déclencheur, la goutte de trop, a été une goutte de pétrole. Genre grosse goutte, 230 000 tonnes. Le 16 mars 78, sous le regard bienveillant de la préfecture maritime, l'Amoco Cadiz se crashait en Bretagne à la suite d'un problème de gouvernail. Le bateau était neuf, 4 ans d'âge. 230 000 tonnes de pétrole à la côte. Un vrai désastre. Colère, indignation, manifestations. Il faut bien évacuer l'émotion. Comment rester insensible face à cette merde noire ? Rien n'est prévu pour le nettoyage des côtes à part des seaux et des pelles. Rien n'est prévu pour indemniser les victimes.

10.03.15 : **Nettoyage des côtes**

Femme : Essayez que ça, ce soit la dernière fois que la Bretagne vive ces trucs comme ça ! Essayez de prendre des mesures au niveau plus haut que nous. Parce que nous on veut bien

nettoyer, on nettoie parce que ça nous concerne directement. Mais qu'on soit pas toujours les dindons de la farce.

Il n'y a plus rien à faire, c'est une catastrophe, catastrophe.
Il y a un jeune qui a voulu se suicider, ah oui, oui, oui.

10.03.36 : **En réunion**

Homme : Il y a des jeunes qui ont investi dans des bateaux. Automatiquement, ils avaient des prêts pour rembourser leur bateau. Et leur seule ressource venait de la pêche.

Voix : Vous aviez emprunté ?

Homme : Oui, justement j'ai emprunté, oui.

Voix : Une grosse somme ?

Homme : Oui, justement, près de 15 millions.

Voix : Et maintenant vous ne pouvez plus rembourser ?

Homme : Ah non, rien du tout, rien, c'est fini.

Voix : Et il y a les traites qui arrivent.

Homme : Ben justement...

10.03.51 : **Plage**

Allez, Ivan, fait pas le con, non, non, non.

Bande de salops ! Non, c'est pas possible. C'est dégueulasse. Sales traîtres.

10.04.11 : **Voiture et archives**

Jo : Le bateau n'appartient pas à des types planqués à Chypre ou aux Bahamas, mais à quelqu'un de connu, d'identifié, de solvable, la société AMOCO, filiale d'Esso. Le pétrole contenu dans les cuves appartient à SHELL. Que des gens propres sur eux. Mais personne ne se considère responsable. Personne ne veut payer. Les Bretons vont commencer un chemin de croix qui va durer 21 ans. Il a d'abord fallu acheter un chapeau neuf et un costume neuf pour aller à Chicago, en Amérique, voir monsieur le juge. Attaquer Amoco était la solution la plus juteuse pour les avocats. Ils firent miroiter la puissance financière de la bête. Ils ont de l'argent, ils vont payer. En fait Amoco dépensa une fortune pour tout contester et pourrir le procès. 14 ans plus tard, en 92, Amoco fut condamnée à verser 96 millions de francs aux victimes, même pas de quoi régler les honoraires de leurs avocats, de Corinne Lepage et de son mari Christian Huglo, qui, écoutez-moi bien car c'est énorme, estimèrent ne pas avoir été assez payés. Incroyable mais vrai. Ils attaquèrent les Bretons en justice. Rebelote pour 7 ans de procès. L'affaire se terminera le 14 décembre 99, 21 ans après le naufrage de l'Amoco, et signe de Dieu ou triste clin d'œil de l'Histoire, 2 jours après celui de l'Erika.

Les Bretons furent considérés comme des sous-hommes par les Américains et comme des vaches à lait par leurs avocats. Je n'ai jamais accepté cette humiliation et ce mépris.

10.05.46 : **Voiture et archives**

Jo : Un bon mois avant mon départ de Nouvelle-Zélande, une poubelle de 150 mètres de long, affrétée par Total, vomit son pétrole sur 450 kilomètres de côtes bretonnes et vendéennes. Preuve s'il en fallait que mon combat était d'actualité. Je m'en serais bien passé de cette preuve, mais la réalité était là et bien là. En Bretagne et en Vendée, on joue un mauvais film : Amoco, le retour. Même colère, même indignation, mêmes manifestations. Dominique Voynet, Ministre de l'environnement, a commencé par dire qu'il n'y avait pas de marée noire, Thierry Desmarest, pédégé de Total, que ce n'était pas de sa faute. Le gouvernement, quant à

lui, fait savoir aux victimes qu'un nouveau système est en place. Plus de procès à faire. On s'la rejoue pas cowboy façon Amoco. Le Fipol est là. Il y a de l'argent disponible. Ca veut dire quoi Fipol ? Fonds International d'indemnisation pour les pollutions par hydrocarbures. En attendant on ressort les seaux, les pelles et les bénévoles. En oubliant juste de leur dire que le produit est cancérigène. Difficile de penser à tout.

10.07.08 : **Voiture et archives**

Jo : Si tu ne sais pas où tu vas, sache au moins d'où tu viens. Sûr qu'en quittant la Nouvelle-Zélande je ne savais pas où j'allais, mais je savais vraiment d'où je venais et pourquoi je le faisais. Pendant que les Bretons nettoient et essaient de continuer à travailler, je rame. Je rame et je pourris sur pied, c'est le cas de le dire. Je dois interrompre ma traversée à mi-parcours pour cause de gangrène. Retour en France. Cinq mois se sont écoulés depuis le naufrage de l'Erika.

10.07.42 : **Jo devant son ordinateur**

Jo : Où en sont les victimes ? Comment ça marche le Fipol ? Pour moi, pas question que les victimes de l'Erika soient traitées comme celles de l'Amoco. J'ai du temps devant moi pour voir ce qui a réellement changé, pour essayer de comprendre la mécanique. Valide je n'aurais jamais tenu en place, cette gangrène est vraiment tombée à pic. Le Fipol a distribué vite fait quelques chèques au compte-gouttes, visiblement un effet de manche pour calmer la populace. Je lis, j'apprends, je surfe, textes, conventions, lois, lois, conventions, textes, Fipol, Steamship, Itopf, Intertanko, Ocimf, CMI, ICS, P and I. Je plonge, je m'immerge dans le monde maritime. Glauque cloaque. Je veux comprendre à quelle sauce les victimes vont être mangées.

10.08.34 : **En voiture et à l'OMI**

Jo : Dès que je peux mettre un pied devant l'autre, direction Londres, toucher, voir, sentir les choses, regarder le Fipol dans les yeux. Il regroupe 80 Etats, tient ses assemblées à l'OMI, l'Organisation Maritime Internationale, l'avant-garde de l'ultra-libéralisme. Surprise du chef : aucune trace des victimes. Le patron du Fipol, Mans Jacobsson, est là, les délégués des pays adhérents sont là, les représentants de l'industrie pétrolière, des armateurs et des assureurs sont là. Je suis là. Mais les régions, les départements, les syndicats professionnels, n'ont envoyé personne. Connaissent-ils trop bien les conventions ?

10.09.13

Jo : Ils parlent de moi. Ta caméra.

Homme : On a un petit problème ici.

Jo : Ah bon ?

Homme : Vous pouvez pas utiliser de caméra.

10.09.33 : **OMI**

Jo : L'accueil au Fipol n'est pas franchement cordial. La délégation française ne m'adresse pas la parole. Ce n'est d'ailleurs pas évident qu'elle ait parlé à une seule des victimes de l'Erika. Après quelques jours de réunion, on comprend mieux pourquoi des marins ont choisi la Muraille de Chine pour décorer leurs locaux. Je profite de ma présence dans le sanctuaire pour faire provision d'un maximum d'informations. Ces conventions Fipol c'est vraiment prise de tête.

Comment les définir ? En cas de marée noire, vous ne pouvez attaquer personne, nulle part. En échange de l'abandon de vos droits, vous bénéficiez d'un fonds limité qui ne paie qu'une partie des dommages causés. Ne sortez pas les mouchoirs, le plus dur reste à venir. C'est le

Fipol qui décide quel type de préjudice est pris en compte, qui est victime et qui ne l'est pas, c'est lui aussi qui décide du montant accordé à chacun. Ce n'était pas la peine de s'emmerder à faire une révolution pour en arriver là. Leur système est vraiment verrouillé de partout.

10.10.42 : **Télévision**

Jo : J'ai ramené quelques trophées de Londres. D'abord une interview de Jacobsson qui administre le Fipol depuis 17 ans.

Jacobsson : And the compensation system is a two-tier system.

The first one, called the civil liability convention gathers the liability to the ship owner.

He has there what we call a strict liability.

He is liable for all "expense" whether or not there were any fault or negatives from the part of the ship or the crew.

If that amount is exceed then the international fund comes in and tops it up to about 185 million dollars.

The problem is that every victim, being a government or a local authority or a private company or an individual should be placed back in the same economic situation as if the incident hadn't occurred.

Now, that is very so-say, not all that is to do in reality.

Sous-titrage :

Le système de dédommagement est à deux volets.

En premier, la convention de responsabilité civile donne toutes les responsabilités au propriétaire du bateau. Il a ce qu'on appelle une responsabilité « objective ». Il est responsable des dommages, qu'il y ait eu ou pas faute ou négligence liée au bateau ou à son équipage. Si le montant prévu est dépassé, alors le fonds international le complète à hauteur de 185 millions de dollars.

Le problème, c'est que chaque victime, que ce soit un gouvernement ou une autorité locale, une société privée ou un particulier devrait retrouver sa situation économique d'origine, comme si l'incident n'avait pas eu lieu.

C'est facile à dire, mais pas si facile à faire en réalité.

10.11.31

Jo : D'emblée, un constat d'impuissance. On n'est pas rendus. Maintenant, tiré du même film projeté à l'assemblée du Fipol, un bilan de son action.

- Have you found people from IFPOL helpful to you ?

Sous-titrage :

Je n'ai pas eu ... aucun inconvénient avec les personnes représentant le FIPOL.

- They give me the cheque of the bank and they are very correct

Sous-titrage :

- Ils m'ont donné un chèque. Ils sont très corrects.

- For every bad thing you know there is more or less a good thing for some other, you know what I mean.

Sous-titrage :

- Dans chaque malheur, il y a aussi une bonne chose pour quelqu'un d'autre, vous voyez ce que je veux dire...

... Now Brittany ad its costs has survived and seems ready to prosper again.

Sous-titrage :

- La Bretagne et ses côtes ont survécu et semblent prêtes à prospérer à nouveau.

10.12.13

Jo : Bravo. Bravo. Bravo. A en croire le Fipol tout va bien dans le meilleur des mondes. Plus stalinien comme discours, tu meurs. Lorsqu'ils virent ce film, les délégués n'ont pas osé applaudir. Je le sais, j'y étais. Après les victimes manipulées et heureuses de l'être, voyons un peu ce que disent les gens sur le terrain.

10.12.32 : Repas avec des ostréiculteurs

Philippe Pernes, ostréiculteur : Des containers gris, comme ça, plein de blocs de crabes, écrevisses, j'ai mis dehors, terminé.

Evelyne Pernes, ostréicultrice : Les huitres, les huitres.

Philippe Pernes : On l'avait donné aux gens évidemment, à nos copains. Le reste est resté crevé, là. Ses langoustines, c'est pareil.

Il y avait tout.

Philippe Pernes : On prenait des langoustines fraîches.

Homme : Mais pour la période...

Philippe Pernes : Mais depuis on est pas repartis, nous.

Evelyne Pernes : Moi, les subventions, j'en ai jamais demandé, jamais demandé. Tant qu'on pouvait faire, on pouvait faire.

Homme : Moi j'ai jamais rien eu.

Evelyne Pernes : C'est vrai qu'il y a eu des années hyper difficiles...

Homme : A l'ancienne, à l'ancienne...

Homme : On a l'impression d'être, oui, coupables. Mendier.

Evelyne Pernes : Oui, nous on a fait les mendiants, on a fait les mendiants, on a l'impression d'être pris pour des mendiants.

Mais oui, attends, c'est peut-être une...

Philippe Pernes : Exactement.

10.13.14 : ITV de François Cadoret

François Cadoret, ostréiculteur : Dans les autres métiers, les autres corporations, je sais pas, mais chez nous il y a des dossiers qui traînent. Alors il y en a des petits et il y en a des gros. Ils n'arrivent pas à comprendre comment fonctionne le métier de toutes façons tous les dossiers systématiquement, ils font un abattement de 30%.

Jo : Bon, toi tu dis que tu es une forte tête, donc tu ne veux pas céder. Est-ce qu'il y a des gens qui ont laissé tomber parce qu'ils n'ont pas que ça à foutre ?

François Cadoret : Il y a des gens qui ont laissé tomber, il y a des gens qui ont accepté ce qu'on leur a proposé parce que... Dites vous bien que ça a posé de sacrés problèmes de trésorerie à tous le monde.

Jo : Bien sûr.

François Cadoret : Tu as des gens qui, ne pouvant pas vendre les huîtres adultes, ont vendu des jeunes huîtres pour se faire de la trésorerie. Mais ça, ça bloque leur exploitation pendant 2 ou 3 ans après. Mais ça, c'est des choses qui ne se voient pas.

10.14.23 : Pêcheurs à pied

François Lelong, pêcheur à pied : En fin de compte, en pêcheur à pied, il n'y a eu qu'une semaine d'indemnisée.

Jo : Alors tu peux dire que globalement, les 270 pêcheurs à pied du Golfe auront été tous face à une interdiction préfectorale de 12 semaines.

François Lelong: Ouais.

Jo : Et n'ont été indemnisés qu'une semaine. Certains, pas tous.

François Lelong: Oui, pas tous encore.

Jo : Donc aucun pêcheur à pied n'a eu 12 semaines d'indemnités qui correspondent aux 12 semaines d'interdiction.

François Lelong : Zéro.

Rozenn Le Doridou, pêcheuse à pied : Voilà ce qui m'est arrivé. C'est que j'ai pas eu vraiment d'entrée d'argent pendant ces 12 semaines et j'ai été obligé au mois de juin de quitter mon appartement parce que je n'avais plus les moyens de subvenir à mon loyer, quoi.

Jo : Et les affaires maritimes ou le préfet qui vous avaient interdit de bosser n'est pas intervenu pour défendre vos dossiers, du tout, ou vous êtes...

Rozenn Le Doridou: Non, pas du tout

Jo : Est-ce que tu te sens épaulée, aidée, par les autorités qui vous ont empêché de travailler, ou pas ?

Rozenn Le Doridou: Non, pas du tout.

10.15.15

Jo : Le Préfet interdit, le Fipol exige. Il n'aime pas qu'on s'oppose à lui. Les paludiers l'ont bien compris. Ils voulurent préserver leur outil de travail. Le Fipol les traîna au tribunal.

10.15.43 : ITV de Isabelle Gallois

Isabelle Gallois, saunière : On a eu forcément tous le choc de voir nos côtes souillées du jour au lendemain. Et la question a été : « Est-ce qu'on accepte de faire entrer de l'eau souillée qui risque ensuite de polluer nos vases, notre argile, et ça pour des années ? »

A l'époque, il y a eu des tractations extrêmement rapidement entre le FIPOL et les responsables de la coopérative ici, à la fois des responsables politiques. Les quelques scientifiques qui ont été contactés et qui sont venus sur le terrain quand ils ont émis un certain nombre de réserves quant à la prise d'eau, ils ont été très rapidement évincés des réunions. On s'est rendu compte que ces soucis de santé et environnementaux étaient tout à fait secondaires par rapport aux soucis de sauver la saison économique. On en avait en plus l'exemple d'un pétrolier qui s'est échoué au Canada, avec du fioul numéro 2, le même que celui de l'Erika. Et les vases sont restées contaminées pendant 7 ans.

10.16.45 : ITV de Jean-Louis Cormier

Jo : Quelques-uns ont laissé beaucoup plus des plumes dans cette histoire.

Jean-Louis Cormier : Depuis 92, j'ai monté mon entreprise et en 94 j'ai fait construire une vedette à passagers de 65 places. Et la catastrophe de l'Erika est arrivée. Et puis malheureusement, quand je suis revenu en 2001 pour reprendre une activité touristique, et ben mon chiffre d'affaires, ma clientèle avait pratiquement disparu. J'ai fait 50% de moins. Les banques, au vue du bilan, se sont naturellement affolées. Perte de confiance. Plus d'encours. Et donc, vente du bateau. Les conséquences de l'Erika ont été pour moi une catastrophe puisque je perds 9 ans de ma vie, 9 ans d'investissement et de sacrifices. Tout ça pour repartir à zéro.

Jo : Tu n'enlèves pas le panneau ?

Cormier : C'est tout ce qui me reste.

Jo : Non mais je veux dire.. Donc tu t'accroches, ton panneau est là, et tu ...

Cormier : C'est tout ce qui me reste.

10.17.49 :

Jo : Pas facile pour les victimes. Les problèmes sont nombreux. Essayons de résumer.

De l'argent est mis à la disposition des victimes par le Fipol. Première question : qui le finance ? Les Etats adhérents ? Non, ils ne mettent pas un kopek. Qui donc finance le Fipol ? Les compagnies pétrolières, à 100%. Mais on a vu que le Fipol payait seulement une partie des dégâts. Qui paie l'autre partie ? Personne. Et les responsables ? Où sont les responsables ?

10.18.23 :

Cormier : On sait pas pourquoi ce bateau s'est cassé. On ne sait pas pourquoi il y a eu 400 km de côtes qui ont été polluées. On ne sait pas qui est responsable. On nous dit rien. Ca suit son cours, mais on ne sait pas. Moi demain, je renverse une femme avec un enfant sur un trottoir, on saura tout de suite qui ... Dans les mois qui auront suivi, je serais incarcéré, je serais condamné, puni, pour une faute que j'aurais commise. Voilà, non, là, ça fait bientôt trois ans, rien, rien du tout.

10.19.04 : **En voiture et archives**

Jo : Qui est responsable d'une marée noire ? Bonne question. Le Fipol ? Non, c'est seulement un fonds d'indemnisation. Il a de l'argent disponible mais n'est pas responsable. Les compagnies pétrolières ? Pas davantage. En finançant le Fipol, elles ont acheté leur impunité. Personne ne peut les attaquer et elles ne paient qu'une partie des dégâts. C'est le beurre, l'argent du beurre et le cul de la fermière en prime. A une époque pas si lointaine, elles étaient propriétaires de leurs bateaux et du pétrole qu'ils contenaient. En cas de problème, il n'y avait même pas à chercher le responsable. Son nom était écrit sur la coque du bateau. Aujourd'hui, plus de responsable. Comment en est-on arrivé là ?

D'abord en immatriculant des bateaux sous des pavillons de complaisance. Pour bien comprendre ce système il nous faut remonter le temps, revenir 200 ans en arrière. Début XIXème, la traite des noirs est interdite. Le Brésil a besoin de main d'œuvre. Il propose aux négriers français d'immatriculer leurs bateaux à Rio pour continuer la traite. Les pavillons de complaisance sont nés. Un siècle plus tard, Al Capone et ses amis cherchent à contourner la prohibition. Ils immatriculent des casinos flottants à Panama et proposent à des clients fortunés de venir faire la fête en limite des eaux territoriales américaines. Parrains de la complaisance : les trafiquants d'esclaves. Marraine : la mafia et ses parrains. Chargés les fonds baptismaux.

10.21.45 : Les pavillons de complaisance vont considérablement se développer après la guerre. Les armateurs américains, confrontés à des grèves et à des lois sociales contraignantes, demandent à leurs avocats de les aider à contourner la loi. La solution est là, à portée de la main : Immatriculer les bateaux dans des Etats moins regardants, voire pas regardants du tout. Deux pays sont sélectionnés, le Panama et le Libéria. Ils ne mettront pas longtemps à devenir les premières puissances maritimes mondiales. Les bateaux panaméens et libériens coûtent moins cher à faire naviguer.

La concurrence dans le transport maritime est rude. L'Europe ne pourra résister et devra s'aligner. La France quant à elle, après avoir été la 4ème puissance maritime mondiale est aujourd'hui au 30ème rang. Les pavillons de complaisance ont réduit à peau de chagrin les grandes flottes maritimes de l'entre deux-guerres.

Personne, ni les Etats ni l'industrie pétrolière, n'avait envisagé les marées noires jusqu'à un certain jour funeste de mars 67.

10.22.46 : **Emission radio**

« Echoué sur les Côtes de Cornouailles, le pétrolier géant Torrey Canyon de 61 000 tonnes allait être brisé par la grande marée d'équinoxe au cours de laquelle on espérait pouvoir le renflouer. Sur des centaines de kilomètres carrés, le pétrole échappé de ses flancs vient polluer les abords de la côte britannique. »

10.23.16 : **Archives Torrey Canyon**

Jo : Torrey Canyon. Le choc. Première marée noire de l'histoire. 120 000 tonnes de pétrole à la mer. Tout le monde est surpris. Personne n'avait envisagé qu'un pétrolier pouvait couler et vomir sa cargaison sur les côtes.

Rien n'est prévu pour la récupération du pétrole en mer, pas davantage pour le nettoyage des côtes, encore moins pour l'indemnisation des victimes. C'est la totale. Les pétroliers sont considérés comme de simples cargos, ils obéissent au même régime d'assurance. Les compagnies pétrolières finissent quand même par admettre qu'un pétrolier chargé à ras la gueule cause plus de dommages qu'un pétrolier vide. Difficile pour elles de ne pas participer aux frais de nettoyage, difficile pour elles de se désintéresser du sort des victimes.

Les opinions publiques, surprises et paralysées dans un premier temps, ne vont pas tarder à mettre une pression d'enfer sur les Etats pour obtenir réparation. Les compagnies pétrolières se rendent compte des conséquences financières potentiellement énormes des marées noires. La relation Etat – pétrole navigue entre connivence, complicité et connivence. L'industrie pétrolière propose la mise en place d'un fonds spécial marées noires. En échange de son financement, nul ne pourra engager sa responsabilité. Elle demande et obtient son impunité. Comme si cela ne suffisait pas, elle décide de ne pas payer le coût réel des marées noires et fixe un plafond maximum à gueule de minimum. Les Etats acceptent ce marché de dupes, se désintéressant complètement du sort des victimes. Les conventions Fipol entrent en vigueur en 1978. 24 ans et 2 protocoles plus tard, elles fonctionnent toujours sur ces mêmes bases.

10.24.49 : Après une dizaine de voyages à Londres, ils ont fini par s'habituer à moi au Fipol. Ils ont le sens du détail. Quand je viens, je me sens moins seul, ils m'ont collé un garde du corps, avec qui j'ai fini par sympathiser. Aujourd'hui j'ai de la chance, Mans Jacobsson a autorisé Mr Shaw, avocat maritimiste, à me parler. Merci Mans, t'es vraiment sympa. Mr Shaw est un interlocuteur intéressant. Il était présent lors de la mise en place des conventions.

10.25.16 : **ITV Monsieur Shaw**

Jo : Deux ans et demi après l'Erika, le FIPOL n'a distribué que 20 % des sommes dont il dispose. Les gens, vous voyez ce que je veux dire, les victimes ont du mal à comprendre ça et disent : « Le FIPOL, ça marche pas ».

Mr Shaw, comité maritime international : Je peux croire que, si c'était possible d'accélérer les paiements, ça aurait été fait. Le principe de base répété par les délégués dans l'assemblée du FIPOL à maintes reprises, c'est que notre objectif est de dédommager les victimes de pollution le plus rapidement possible.

Il y a un souci, je peux même souligner, de la part du FIPOL, c'est-à-dire que ça représente un organisme immense intergouvernemental avec des ressources illimitées et donc chaque citoyen cherche à obtenir sa propre proportion, si vous voulez, mais sans limite. Le problème de fond, si vous voulez, c'est que le FIPOL n'est qu'une banque, en fin de compte. C'est une banque qui fait une étude des réclamations, qui emploie les experts pour les chiffrer, pour étudier les dossiers. Sur le plan juridique, je me permets d'ajouter, c'est un organisme international, ce n'est pas un organe des Nations Unies. C'est presque unique au monde, cette création de la communauté, si vous voulez, pétrolière pour dédommager les victimes de la

pollution. On a devant nous ici une solution qui n'est pas parfaite, mais il y a une phrase anglaise : « Never let the perfect be the enemy of the good ».

10.27.08 :

Jo : Le mieux est l'ennemi du bien !! Et les enfants du Bon Dieu ? C'est des canards sauvages. L'industrie pétrolière et les Etats sont persuadés que plus il y aura de l'argent au Fipol, plus les victimes en voudront. Ces victimes ! Pas raisonnables pour un sou !!! Les propos de Mr Shaw m'ont confirmé la devise du Fipol : attention à ne pas ouvrir une porte qu'on ne pourrait pas refermer.

10.27.32 : **Elisabeth House**

Hello !

Hello !

How are you ?

Fine, fine, fine.

Wawh! English or french?

Welsh, welsh.

Sous- titrage :

Anglaise ou française ?

Galloise, galloise.

10.28.22

Jo : Après une dizaine de voyages à Londres, j'avais fini par y avoir mes petites habitudes. Maintenant, passons de la théorie à la pratique, comment ont été réglés les principaux sinistres de ces dernières années. Première marée noire traitée par le Fipol, celle du Tanio en 1980. Deux ans après l'Amoco, le Tanio vieux pétrolier malgache se casse en deux au nord de la Bretagne. 6000 tonnes de fuel N°2 à la côte. Le même que celui de l'Erika. C'est la première fois que le Fipol intervient. Ce ne sera pas brillant. Les victimes recevront en moyenne 20% de ce qu'elles demandaient. Ça commence fort le Fipol. Aussi incroyable que cela puisse paraître, une association de victimes du Tanio existe toujours. J'ai rendez-vous avec son vice-président Paul Frézil. Rencontre du troisième type. De l'amertume et un sentiment d'injustice pour ces victimes qui ne veulent pas raccrocher les gants 22 ans après la marée noire.

10.29.30 : **ITV Paul Frézil**

Frézil : Elles sont bien ces images là.

Jo : Très belles. Donc vous aviez un camping quand le Tanio a coulé, donc déjà vous subissiez l'Amocco ?

Frézil : Oui, deux ans après, oui.

Jo : Donc vous avez subi l'Amocco en 78, et deux ans après c'est le Tanio.

Frézil : Oui.

Jo : Alors ça, ça vous a globalement assassiné.

Frézil : Assassiné.

Jo : Et là on voit que vous demandez 297 000 et le FIPOL vous donne 40 915, mais comme il n'a pas d'argent, il ne vous paie que 26 000 francs.

Frézil : Ouais, ouais.

Jo : Soit même pas 10 % des sommes que vous demandiez.

Frézil : Ben oui, c'est exactement ça.

Jo : C'est cool, c'est des monuments, c'est encadré.

Frezil : Ben oui.

Jo C'est magnifique.

Frezil : C'est tout ce qu'on peut faire.

Jo C'est beau.

Frezil : Ils ont la latitude de faire un peu ce qu'ils veulent. Moi c'est une question de turn over. On m'a dit que je n'avais pas de turn over.

Jo Et donc en fait, vous, Monsieur Frézil, vous avez survécu.

Frezil : Et oui

Jo Et oui. Quand on travaille autour de ça, autour de ces marées noires, ce ne sont que des histoires comme ça, voyez...

Frezil : Oui, oui, c'est ça.

Jo Il y a des gens, en fait, dont la vie aura donc été, là sans employer de grands mots, bien saccagée par l'histoire.

Frezil : Hein. Obélix, coucher. Viens ici, viens ici, viens ici. Tu cherches un protecteur, debout. Dehors ! Dehors ! Dehors ! Dehors ! Et oh.

Frezil : J'ai fait une chanson si vous...

10.31.11 : « Les marées noires se ramassent à la pelle,

Avec des sceaux et des poubelles remplis,

Les marées noires se vidaient à la pelle,

Nos souvenirs et nos regrets aussi,

Adieu au travail de nettoyage,

Toi qui raclais, moi qui vidais,

Nous nettoyons tout ça avec rage,

Toi qui pleurais, moi qui jurais,

Mais la vie rassemble ceux qui peinent,

Pour une meilleure société,

Et la mer les aide sur le sable,

A nettoyer ces saletés

Lalalala, lalalalala, etc...

Jo Super, merci, très sympa.

10.32.24 : *Frezil* : « L'Etat opprime et la loi triche, l'impôt saigne le malheureux, nul devoir ne s'impose aux riches, le droit du pauvre est un mot creux. » Est-ce que c'est pas beau, ça ? C'est pensé, ça, et c'est pas d'aujourd'hui.

Jo : Voilà.

Frezil : Jo, au revoir. Je dis « Jo ».

Jo Oui, bien sûr.

Frezil : Depuis qu'il est dans le Pacifique, enfin, ...qu'il est revenu ..., c'est comme si on était ensemble, pas dans les mêmes conditions, quand même, ... pas dans les mêmes conditions, quand même. C'est bien d'être revenu quand même.

Jo Oh oui oui oui. Hola. Et la vie continue.

Frezil : Et oui c'est sûr.

Jo : Paul Frézil a 76 ans. Y'a pas à dire, le combat ça conserve.

10.33.15 : **Archives**

Jo : Continuons à remonter le temps. En 1989, l'Exxon Valdez appartenant à Esso s'échoue en Alaska. 37 000 tonnes de pétrole à la mer à cause d'un commandant qui avait trop bu. Les Américains sont sous le choc. Un vrai carnage écologique. Les Etats-Unis n'ont pas adhéré au Fipol. Si quelqu'un va le regretter, c'est bien Esso. Sous la pression de l'opinion publique,

Esso paiera aux Américains sans qu'ils aient à faire de procès 15 milliards de francs, 40 fois plus que sa filiale Amoco pour 6 fois moins de pétrole répandu.

10.33.57 : La balade continue côté Fipol. Décembre 1991 - Italie - L'Haven entre en rade de Gênes où il explose, se casse en 3 morceaux et coule. 144 000 tonnes de pétrole à la mer et en feu. 8 ans après le naufrage, les Italiens recevront en tout et pour tout, 17% des sommes qu'ils demandaient. KO technique.

10.34.19 : Janvier 1992 - Espagne. Le capitaine de l'Agean Sea n'a pas de temps à perdre. Il veut absolument entrer son bateau dans le port de la Corogne. Il fait nuit. Il y a une tempête. Le vent pousse le pétrolier hors du chenal. Il s'échoue, s'éventre sur les rochers. 60 000 tonnes de pétrole à la mer. 10 ans après le naufrage, les Espagnols ont reçu 10% de ce qu'ils demandaient. Le problème n'est toujours pas réglé. Merci le Fipol.

10.34.49 : Mars 1993. Ecosse. Le Braer, un pétrolier libérien, tombe en panne de machine et s'échoue. 80 000 tonnes de pétrole sur les îles Shetland. Il a fallu 9 ans pour régler partiellement ce sinistre.

10.35.15 : Pas terrible le paysage. A la lumière de ces naufrages, Il est vraiment difficile de conclure que le Fipol ça fonctionne. Dans ce contexte que peuvent faire les victimes ? Comment se faire respecter ? Et les lois de notre beau pays ? Que dit la loi française ?

10.35.29 : **Emission radio**

« Il n'y aura donc pas eu de bouleversements sur le plan juridique, pas de véritable surprise. Total Fina Elf ne remboursera pas les dépenses engagées par Mesquer pour le nettoyage de ses côtes après la marée noire de l'Erika en 1999, la petite commune de Loire Atlantique réclamait plus de 69 000 euros, soit environ 500 000 francs. La Cour d'Appel de Rennes en a décidé autrement.

La loi de 1975, celle du pôle européen ne s'applique donc pas pour la marée noire. Ca veut dire tout simplement, en terme de droit, que le fioul transporté par l'Erika n'entre pas dans la catégorie des déchets. Inadmissible et totalement incohérent pour le maire de Mesquer, Jean-Pierre Bernard. Aujourd'hui sa commune de 1500 habitants n'est pas seulement déboutée, mais elle est aussi condamnée à payer la facture des frais de justice au groupe pétrolier Total Fina Elf. »

10.36.11 : **ITV de Jean-Pierre Bernard, au tribunal**

Jean-Pierre Bernard, maire de Mesquer : Actuellement, la loi pollueur-payeur existe mais elle est complètement restrictive. C'est-à-dire qu'il faut démontrer que le produit en question soit bien un déchet. Alors moi c'est ce que je dis, 80 cm de mazout sur une plage, dans les rochers, sur les parcs à huîtres, et qui est susceptible de rentrer dans les marais salants, je considère que c'est de la pollution, sinon je ne m'y connais pas.

Si effectivement cette loi pollueur-payeur avait été modifiée, j'imagine que les actionnaires des sociétés pétrolières et chimiques qui transportent les produits dans les bateaux auraient posé des questions à leurs gestionnaires en disant : « Attendez, on arrête d'envoyer nos produits dans des bateaux poubelles, parce que sinon ça va nous coûter des centaines de milliers de milliards de francs pour aller nettoyer les plages et indemniser les gens. Donc il faut être sérieux et il faut arrêter.

Et gros gros problème, on ne sait pas combien cette histoire a coûté à l'Etat. C'est-à-dire l'Etat c'est nous, l'Etat c'est nous parce que les milliers de militaires qui ont travaillé et de gens qui ont travaillé, le matériel qui a été acheté par l'Etat, je crois qu'il faut leur rendre hommage. Et si je fais un effort là dessus, mais c'est nous qui avons payé encore une fois, c'est nous. Moi j'aimerais bien qu'on me donne, chiffré, ce que ça a coûté à l'Etat. Alors je crois qu'avec cet argent, on aurait pu faire autre chose, sachant que parallèlement, il y a des sociétés milliardaires qui sont incapables de faire un chèque. Et ça, c'est pas bien.

Si un jour il y a une nouvelle marée noire, je crois que... Il y a des gens exaspérés. Je pense que le mazout il arrivera plus facilement là où il doit arriver que de rester sur les plages.

10.37.46 :

Jo : Mesquer a perdu en première instance, a perdu en seconde instance et perdra en cassation, et perdra je ne sais pas dans quelle autre juridiction. Elle ne peut pas avoir raison, se faire rendre justice sur la base du droit français, parce que les Conventions Internationales qui régissent les dommages des pollutions par hydrocarbures sont supérieures à nos lois. Avec nos lois nous ne pouvons rien faire.

En ratifiant ces Conventions FIPOL, l'Etat français comme l'Etat néerlandais, comme l'Etat allemand, a privé ses citoyens de droits garantis par la Convention Européenne des Droits de l'Homme. C'est sur quoi nous travaillons depuis deux ans dans une solitude totale, soutenus ni par les régions, ni par les départements, ni par les syndicats professionnels, ce qui ne nous empêchera pas d'avancer, mais ce qui est une honte quelque part quand même.

10.38.42 :

Jo : Un point positif dans cet océan d'amertume. Moins de 2 mois après le naufrage Total s'est fait rembourser 100% de sa cargaison perdue. Comme quoi il y a des victimes qui sont correctement indemnisées. Le droit c'est bien joli, mais tout cela a commencé à me prendre la tête. Ils veulent pas assumer ? OK. Y'a pas de tribunaux pour les juger ? OK. Nous ne sommes pas responsables qu'ils disent. Irresponsables leur va mieux, c'est certain.

10.39.07 : **Château Desmaretz**

Jo : Le portail est ouvert, venez, venez, le portail est ouvert ! Appelez les gendarmes, appelez la police, appelez les CRS, appelez, appelez surtout Monsieur Desmaretz à Paris pour lui dire qu'on est chez lui ! S'il vous plaît.

Pour le moment c'est sympa, faut que ça reste sympa. Y a pas de violence, Y a pas de dégât. On peint, on démonte, on ne casse pas.

On n'est pas venu chez vous par hasard. Faudra envoyer ça à la dame qui a contruit le slogan, elle va être contente.

Thierry, Thierry, Thierry, Thierry!

Il y a un truc qui est marrant quand même, c'est que ... Un beau jour comme ça, tu prends ton téléphone, ton minitel et tout d'un coup tu découvres que Thierry Desmaretz a un château dans l'Auxerrois. Tu dis « putain, ça c'est le destin. Tu crois au destin Malory ? Est-ce que tu crois au destin Malory ? Putain, grave. »

Eh, Desmaretz va être fou.

.....on vous envoie un petit message pour vous envoyer de suite. Il y a urgence, j'arrive.

Le soleil qui se lève, Mana, Mana.

On a fait 800 borne pour venir pour venir parler à Monsieur Desmaretz, on tient à rester un petit peu ici, au moins 5 mn. Il ne s'agit pas de diaboliser Thierry Desmaretz, ni les entrepreneurs, ni les entreprises. C'est pas ça du tout, c'est pas ça du tout. Mais quand il y a un accident comme ça, il ne peut pas se désintéresser du sort des victimes, c'est tout ce qu'on demande. Qu'il y ait du pétrole, qu'il y ait des usines ? On vit tous avec les mêmes produits, etc... Pas de problème. Mais on assume ses conneries. On assume, on doit assumer, et il n'assume pas. Il refuse d'assumer et il laisse des petites gens dans la merde, des petites gens. Il ne fait pas ce qu'il peut faire, ce qu'ESSO a fait aux USA en 89.

Appelez le gardien, s'il vous plaît.

En 78, c'était l'Amocco Cadiz. 14 ans de procès. Ils nous ont pris pour des ânes et des chèvres et dessous-hommes. L'Erika après, les conventions disent : « Vous ne pouvez attaquer

personne, nulle part, en échange de quoi on vous donne une partie du pognon que ça vous a coûté. » Alors voilà pourquoi je suis là.

On est là parce qu'on est pas respectés, ils nous prennent pour des ânes. Et 2 ans après l'Erika, ils ont payé 14% de ce qu'ils ont, et ce qu'ils ont, c'est le quart de ce que ça a coûté. Alors ils ont payé 14% du quart du coût, 2 ans après. C'est exactement ça, ce sont leur propres chiffres, c'est pas les miens.

Total, Total, ils sont pas pires que vous et moi, mais qu'ils assument leurs conneries, qu'ils assument les accidents dus à leurs activités et à leur choix industriel.

Egoïste !

10.41.46 : **Dans un café**

« France Info reportage. Pour les familles des victimes des attentats du 11 septembre aux Etats Unis, il reste très difficile aujourd'hui de réunir les indemnisations qui commencent.....

Maître Ludo, avocat : Et ben je peux dire que Monsieur le Guen, c'est sa première mise en examen de sa carrière. Alors la famille Desmaretz estime que 15 bouteilles ont disparu. On a peut-etre pas intérêt à dire ce qu'elles coûtent, sinon ils vont demander des dommages et intérêts colossaux...

Jo : Si on avait voulu casser le château, ç'aurait été une autre histoire. On a démonté, on a posé les fenêtres sur la pelouse. On a pas cassé, on a pas vandalisé. On a pas du tout abîmé à l'intérieur. On a rien fait, on ne voulait pas faire ça. Mais pour nous en fin de compte, en France, il y a des lois et il y a une justice pour une occupation d'un château pendant 30 heures. Et lui, ici, il tague 450 km de côtes et passe à travers. Et nous ici, pour le moment, on va être mis en examen pour 30 heures d'occupation d'un château. Et bien, si c'est ça la justice et ça le rapport social, je suis heureux de montrer la justice. C'est ce que j'ai dit au juge.

10.42.52 :

Jo : Pas de responsables. Pas de recours. Tout est fermé, verrouillé, cadennassé. Après le naufrage de l'Erika, des propositions sur la sécurité maritime et l'indemnisation des victimes avaient agacé le Fipol et l'OMI. Elles émanaient de la Commission européenne.

10.43.08 : **Commission Européenne**

Jo : Bonjour

Mr Lamoureux, Directeur Energie et Transports CEE : Bonjour Monsieur. Vous voulez que je m'habille, que je mette ma veste ?

Jo : Oh non, non, non, comme vous voulez, non comme vous voulez, y a pas de, non comme vous voulez.

Mr Lamoureux : Vous m'expliquez un peu ce que vous faites et le but de l'entretien ?

Jo : Ce n'est pas possible qu'il ne se passe rien après l'Erika. Que la situation reste en l'état. L'Erika est arrivé, il faut que ça permette de faire avancer la législation.

Mr Lamoureux : Nous nous disons dans une union européenne élargie, où 90% du pétrole est importé par bateau, où les risques se concentrent sur certaines côtes. Nous devons avoir des moyens propres de nous protéger. Et si le FIPOL n'est pas suffisant, et bien il faut créer un autre fonds qui aille jusqu'à une indemnisation plus importante en fonction de la réalité des dommages. D'où notre proposition d'aller jusqu'à un milliard d'euros. Mais il faut bien reconnaître que si nous avons eu un soutien politique pour l'ensemble des autres propositions, pour celle là, il n'existe pas.

Mr Gantelet, Presse Energie et Transports CEE : Et c'est vrai que, malheureusement, ou heureusement pour nos propositions, il a fallu l'Erika, les images et le choc pour que même

des idées qu'on avait pu pousser quelques années avant, soient enfin écoutées et puissent être adoptées très rapidement.

Mr Lamoureux : Nous ici, je dirais, on est à la merci des catastrophes, les fuites dans une centrale nucléaire, les avions qui s'écrasent, les pétroliers qui coulent, les tunnels qui sont bouchés ou les embouteillages gigantesques. Mais c'est aussi un défaut sans doute de nos sociétés, qui, sous la pression médiatique, ne s'intéressent qu'à la façon de parer un problème qui surgit, qui permet de mobiliser un certain nombre d'hommes politiques. Et donc, les compagnies pétrolières avec lesquelles je me suis expliqué, je dirais assez rudement, sur nos propositions, et qui ne les aiment pas, pouvaient assez peu s'opposer à un certain nombre de mesures du packet Erika, même s'ils ne les aimaient pas trop.

Qu'est-ce que c'était que cette histoire, qu'on allait publier des listes noires de pétroliers qui avaient fait l'objet de contrôles non satisfaisants. Mais elles ont repris du poil de la bête au bout de deux ans. C'est la réalité, voilà. Mais ça nous empêchera pas de mettre la pression sur notre proposition concernant l'indemnisation des victimes. Mais de même qu'on y est arrivé dans une certaine mesure dans le domaine des transports aériens, nous pensons y arriver dans le domaine du transport maritime.

10.45.52 :

Jo : On l'a vu pour l'Exxon Valdez, l'Europe l'a confirmé, à chaque marée noire, l'industrie pétrolière lâche du lest sous la pression des media. En Bretagne on ne semble pas l'avoir compris.

10.46.07 : Repas avec des ostréiculteurs

Homme 1 : A mon avis, on n'était autant victime d'une pollution du pétrole, mais surtout d'une pollution médiatique.

Philippe Pernès : Bien sûr, mais les media font plus de mal que de bien pour ...

Homme 3 : Si tu leur donnes pas à bouffer... Bové, il casse un McDo. Il fait le tour du monde maintenant, il représente son syndicat. De quoi on a l'air, à côté, nous ?

10.46.27

Jo : Cette attitude est vraiment pain béni pour l'industrie pétrolière et le Fipol.

Le voyage touche à sa fin. Nous voilà revenu au présent. Faisons le point. Quel est l'objectif ? Obtenir que les victimes soient respectées et correctement indemnisées. Que faire ? Faut-il et peut-on supprimer le Fipol ? J'ai bien peur que non. Si on le faisait, les victimes ne recevraient rien de personne et ne pourraient attaquer que des coquilles vides. Aujourd'hui il est devenu quasiment impossible de remonter jusqu'à un responsable solvable à cause des fameuses sociétés écran. Exemple concret : la juge en charge de l'enquête sur l'Erika ne connaît toujours pas le nom du véritable propriétaire du bateau. Total, l'innocente aux poches pleines, contrôle environ 500 sociétés offshore. Quant à Esso, Mobil, Shell, et BP, c'est même pas la peine d'essayer de les compter...

Si on ne peut pas supprimer le Fipol, il faut l'améliorer. Solution la plus rapide : une marée noire tous les 6 mois pendant 2 ans. Là c'est certain, le problème serait réglé vite fait. Il est évident que s'il n'y a pas d'accident dans les années à venir, la plus grande marque de freins au monde, l'OMI, parviendra à tout retarder et à tout bloquer. Autre possibilité : le fonds européen avec son milliard d'euros. Mais là aussi la sainte trinité, Etats, industrie pétrolière, armateurs, veillent au grain et freinent un max...

Deux ans après le naufrage de l'Erika, les militaires en charge de la surveillance de nos côtes ont laissé un cargo le Melbridge Bilbao aller droit sur les rochers sans intervenir. Cela faisait pourtant deux heures qu'ils le suivaient sur leurs écrans radar. Coup de bol, c'était un cargo.

Ca aurait été un pétrolier, c'était pareil. La menace d'une nouvelle marée noire est toujours bien réelle.

10.48.42 : J'ai toujours aimé entrer à l'aube dans les ports endormis. Aujourd'hui c'est au bord du Rhin, à Strasbourg, que j'arrive. Strasbourg terme de ce voyage, aboutissement de 2 ans de boulot sur les marées noires.

Y aurait-il une morale dans cette histoire ?

Les conventions Fipol sont des traités internationaux. Seul un autre traité international peut s'y opposer. Il y en a un. La convention européenne des droits de l'Homme. Elle garantit à chacun de nous l'accès à un tribunal indépendant, article 6, le droit de recours, article 13, le droit au respect des biens, article 1 du protocole 1. Les conventions Fipol violent ces droits. En les signant les Etats ont négligé les droits de l'Homme pour ne penser qu'aux droits des compagnies pétrolières.

Je vais donc déposer une requête contre l'Etat français à la Cour européenne. Les Droits de l'Homme feront-ils plier l'industrie pétrolière et les Etats ? Les hommes qui disposent de l'information et de la connaissance s'en servent pour contrôler le monde. Esso produit plus de richesses que le Pakistan, Total cautionne la dictature birmane. Sommes nous réellement capables de vivre ensemble ?

Il est évident que chacun d'entre nous détient une part de la réponse.

10.50.32 : Générique de fin

Marées noires : le naufrage des Droits de l'Homme ?

Un film écrit par
Jo le Guen

Réalisé par
Pascal Signolet

Assistante de réalisation
Lorena Gantier

Image et son
Pascal Signolet

Montage
Véronique Maison

Assistée de
Alexandra Mélot
Kevin Accart

Responsable technique
Jérôme Million

Animation graphique
Laurent Beysson

Mixage
Yohann Blumenfeld
Studio Maia

Étalonnage
Benoît Farasse
Sylicone

Documentaliste stagiaire
Gaëlle Massé

Directrice de production
Anne Le Grevès

Assistante de Production
Audrey Ferrarese

Administrateur
Karim Samäi

Musiques
Serge Gainsbourg : « Torrey Canyon »
Jamzero : « Transmission » « Don't ask me / Upset » « Sad monks intro » « Sad monks »
Goran Vejvoda : « Triplaxe come » « Lift-plaxe »

Archives images
Alaska State Archives - Ambassade USA Paris - Bruno Bamdé
Hervé Hamon / bleu iroise - © Greenpeace
« Hiver noir » / Conseil des Jeunes de la Ville du Pouliguen
Photographie « Colères noires » de Jean Bulot / Editions Alizés et Blancs Silex
Ifremer - MARINE NATIONALE / C.P.A.(R) / SIRPA MARINE - Pathé Archives
National Archives and Records Administration -Trigone Production / Christophe Hoyet
« Jo le Guen, un combat pacifique » - Pascal Signolet / La Compagnie des Taxi-Brousse
« Ramer la vie » / 47 nord / Jo le Guen / Carrefour - YLE Radio télévision finlandaise
« Le pari de l'audace » / Vidéothèque Grand Ouest Corporate
« L'Atlantique à la rame » / Les Films du Baladin

Cinémathèque de Bretagne :
« Chantiers de l'Atlantique 1971 », « Constructions navales 1972 », « Le baptême de l'Hermionne » / Alstom chantiers de l'Atlantique
« La lutte des enfants, des femmes, des hommes contre la marée noire »
de Yves et Raymonde Albertini
« La mer en noir, original » de Marcel Réaubourg
« Marée noire, colère rouge » de René Vautier

Remerciements

CEDRE

Les bénévoles de l'Erika de Maubeuge – Rosano Pulpito

Mr Varigault

Mr Gantelet

Mr Jean-Marie Legall

Mr René Vautier

Mr Hervé Hamon

Edwige Blanc

Marilou

La SCAM

Et tous les participants et nombreuses personnes qui nous ont aidés et soutenus

Avec la participation
du Centre National de la Cinématographie
de YLE - Radio - télévision finlandaise

Avec le soutien
de la PROCIREP
et de l'ANGOIA –AGICOA

En association avec France 5
Unité documentaires
Muriel Rosé
Hervé Guérin
Sophie Chegaray

Philippe Le More

La Compagnie des Taxi-Brousse
Production déléguée
Arnaud Hantute

Projet développé avec le soutien du Programme MEDIA de la Communauté Européenne

© La Compagnie des Taxi-Brousse – 2002

10.51.23.00 : Fin