

FRANCE

municipales La bataille de Marseille a un goût salé

À Marseille, souvent citée comme ville test pour ces élections municipales, chaque candidat y va de son projet, voire de ses projets, autour de l'économie maritime. Avec en priorité, bien entendu, la SNCM.

Marseille, si prisée des caméras, est le point chaud des élections municipales des 23 et 30 mars. Six listes s'affrontent en mettant les dossiers maritimes plutôt au-dessus de la pile. Premier d'entre eux : l'avenir de la SNCM. Le candidat socialiste, Patrick Mennucci, qui croit dur comme fer en ses chances de conquérir une ville tenue par l'UMP Jean-Claude Gaudin depuis 1995, est particulièrement exposé.

Le député PS a découvert les coulisses de ce dossier à tiroir plus tardivement que l'ancien député « maritimiste » Roland Blum, premier adjoint au maire sortant. Mais il s'y est investi, bien conscient qu'il valait mieux ne pas braquer les salariés de la SNCM, de la sous-traitance, du port, autrement dit la CGT, alors que l'un de ses combats est de mettre fin à la toute puissance de Force ouvrière à la mairie, héritage de la Guerre froide.

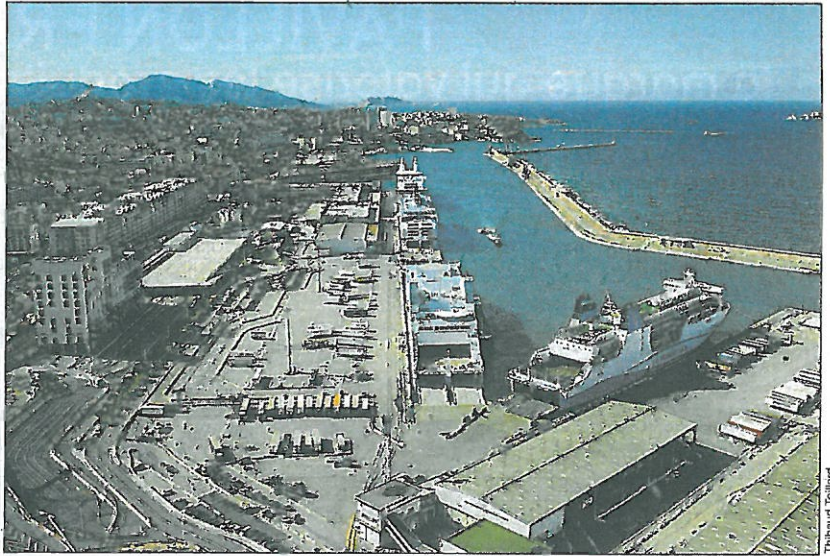
LE PORT AU CŒUR DES PROMESSES

Les listes ont mis l'économie au cœur du débat électoral. Et dans cette ville qui a perdu l'essentiel de son industrie héritée de la prospérité coloniale, le port est au cœur des promesses même si, établissement public, il vit sa vie indépendamment de la mairie. « Le shipping est la clé d'une croissance de l'emploi, il

faut mobiliser les amateurs sur cet enjeu fondamental qu'est la relance de l'économie productive à Marseille, confie Patrick Mennucci. Dès mon élection, je demanderai, pour le mois de juin, la convocation d'un conseil de surveillance extraordinaire du grand port maritime pour faire un point précis des réalisations de la charte ville-port. Je ferai préparer et déposer avant l'été le dossier de candidature de Marseille au projet d'éoliennes marines, pour lequel d'autres villes de la Méditerranée sont déjà sur les rangs, et que nous devons absolument remporter avec 2 000 emplois à la clé. »

Jean-Claude Gaudin s'enorgueillit, lui, dans tous ses discours du boom de la croisière, seul véritable succès des bassins est du port de Marseille de ces dernières années. Pour un quatrième mandat, le maire sortant veut un « technopôle de la mer de l'eau » à l'Estaque ainsi qu'un « centre international de la plongée ».

Technopôle, ça sonne bien même si ça ne date pas d'hier. Le candidat Front de gauche, Jean-Marc Coppola, en veut un lui aussi pour « promouvoir les innovations technologiques autour des activités portuaires et développer les transports maritimes ». Patrick Mennucci évoque plutôt la création d'un « pôle de la connaissance et des métiers de la mer ».



SNCM, shipping, création d'un technopôle, d'un centre international de la plongée... nombreuses sont les propositions des candidats liées à la mer.

Même le candidat FN, Stéphane Ravier, qui ne manque pourtant pas de sujets à Marseille, évoque lui aussi en priorité l'économie de la mer qu'il voit tout autant dans « une zone franche portuaire » que dans la création d'un aquarium. À Marseille, la mer, côté promesses, est à toutes les sauces.

Thibaud TEILLARD

■ **LE MINISTRE FRÉDÉRIC CUVILLIER TÊTE DE LISTE À BOULOGNE.** Ministre des Transports, de la Mer et de la Pêche (et de Boulogne-sur-Mer, disent les mauvaises langues), Frédéric Cuvillier est tête de liste PS dans la ville dont il fut maire (entre 2002 et 2012) avant d'être nommé au gouvernement. C'est le seul membre du gouvernement à s'engager de la sorte. Comme en 2008, les sondages le donnent vainqueur dès le premier tour dans ce fief socialiste du Pas-de-Calais. S'il est élu et tant qu'il sera ministre, Frédéric Cuvillier entend laisser les clés de l'hôtel de ville à la maire actuelle, et seconde sur la liste, Mireille Hingrez-Céréda.

« Erika » Un terreau pour le juge et le législateur

L'épisode judiciaire qui a suivi le naufrage de l'« Erika » est riche d'enseignements pour les juristes. Les pistes avancées sont maintenant entre les mains du législateur, « qui doit prendre le relais ».

Près de 15 ans après son naufrage, le pétrolier *Erika* continue de faire couler de l'encre. La jurisprudence qui s'en est suivie a alimenté les débats d'un colloque à Boulogne-sur-Mer, le 18 février, organisé par le Campus de la mer avec le soutien de la Société française pour le droit de l'environnement, sur le thème : la protection de l'environnement littoral et marin par le juge judiciaire.

Maître de conférences à Poitiers, Catherine Roche est re-

venue sur le « grand arrêt » de la Cour de cassation (25 septembre 2012), qui a décidé qu'une pollution grave affectant les eaux territoriales de la France ressortait de la compétence de ses tribunaux même si elle était causée par un naufrage survenu dans la ZEE. En droit de l'environnement, il fait du dommage écologique une source de compétence internationale de la loi française, tandis qu'en droit maritime le ressuscite partiellement la jurisprudence

Lotus (Cour permanente de justice internationale, 1927) qui donnait compétence, en cas d'abordage, à l'État dont le navire avait été victime.

Concrètement, cet arrêt a confirmé la condamnation de Total à l'amende maximale (375 000 euros) et rajouté sa responsabilité civile. « Il constitue une avancée audacieuse, souligne Marie-Pierre Camproux, secrétaire générale de la Société française de droit de l'environnement, car il

consacre le principe de la réparation d'un préjudice écologique collectif, distinct d'un simple dommage environnemental à autrui. Les modalités de sa mise en œuvre restent toutefois à trouver et il faudra encore de l'audace aux magistrats et aux juristes. Le législateur doit prendre le relais en s'inspirant des pistes qui ont été avancées. »

DES JUGES SPÉCIALISÉS

Parallèlement, la France, pour mieux lutter contre les rejets illicites en mer, s'est dotée en 2001 et 2002 de six juridictions spécialisées (Le Havre, Brest, Marseille, Fort-de-France, Saint-Denis, Saint-Pierre-et-Miquelon). « Cette création était rendue nécessaire par la technicité du contentieux et la multiplicité des sources de la législation, mais aussi pour permettre une concertation avec les autres acteurs de l'état en mer, comme le préfet maritime », rappelle Fabienne Fiasella, substitut gé-

néral près la cour d'appel de Rennes.

Les progrès techniques des moyens de détection et la mobilisation de moyens supplémentaires (Marine nationale, Douanes), conjugués à l'efficacité de la procédure et à l'aggravation des sanctions encourues, ont été efficaces. « De 2003 à 2013, sur une quarantaine d'infractions relevées dans le ressort de Brest, précise la magistrate, on dénombre 29 condamnations, trois décisions de relaxe, trois classements sans suite, trois décisions d'abandon des poursuites et une dénonciation officielle à l'Espagne. Le total des amendes prononcées est de 14 millions d'euros, celui des cautions de 11 millions. »

Résultat : on assiste à une baisse très significative des infractions relevées en Atlantique : sept en 2005, deux en 2010, une en 2011, une en 2012 et zéro en 2013. Même si la vigilance sera toujours nécessaire.



De gauche à droite, Marie-Pierre Camproux, Catherine Roche, le procureur général de Douai Olivier de Baynast, le substitut de la cour d'appel d'Amiens Jean-Philippe Rivaud, et Fabienne Fiasella.

Benoît LOBEZ