

**Procès Erika**  
**Compte-rendu hebdomadaire - 14<sup>ème</sup> semaine**  
**Audiences du 21 au 23 mai 2007. Palais de Justice de Paris**



**Lundi 21 mai 2007**

L'audience débute par le déclinatoire de compétence (déposé par le Préfet d'Île-de-France) en faveur de M. Lejeune, du CROSS Etel. Pour le procureur, « la faute d'abstention volontaire de provoquer les mesures permettant de combattre un sinistre » reprochée à Monsieur Lejeune ne peut être détachée du service et ne peut être jugée devant un tribunal de droit commun. Si le tribunal retient la faute de M. Lejeune, il sera renvoyé devant le tribunal administratif compétent en matière de faute professionnelle.

**Maitre Varaut**  
**Conseil Général et communes du littoral de Vendée**

L'avocat évoque en matière de droit et de sécurité maritime « le brouillard de normes, au dessus de la mer, propre aux abordages judiciaires » mis en place par le monde du shipping, un monde où l'ordinaire semble extraordinaire au citoyen moyen, le poids de la complaisance (et de ses 87% de navires immatriculés) à l'OMI où l'on vote aussi en fonction du tonnage, le FIPOL dirigé par un administrateur tout puissant, la classe et le vetting créés par ceux-là même qui les appliquent, et la limitation de responsabilité en cas de catastrophe. Pour Maître Varaut, il y a une privatisation du droit puisque ce ne sont pas les états qui décident ; d'une façon générale, le monde du shipping préfère les conventions internationales aux lois nationales.

Il pointe les critères généraux sur la sécurité mis en cause dans la catastrophe de l'Erika mais dont les défenses ont nié l'impact sur la sécurité :

- l'affrètement au voyage au sujet duquel M. Thouilin disait devant les rapporteurs de l'Assemblée Nationale qu'il était « impossible d'aligner ses conditions sur celles de l'affrètement à temps »,
- l'âge des navires dont on plaide qu'il n'a aucune influence alors que toutes les règles proposées en 2000 après le naufrage de l'Erika et notamment par Total concernaient l'âge,
- le taux de fret si bas que les armateurs aux abois économisaient sur tout et notamment la sécurité,
- le fuel lourd, produit noir et polluant transporté sur les navires les moins sûrs selon le directeur de l'OMI, et à ce sujet l'armateur Savarese qui avait des difficultés à payer RINA et son équipage, n'avait pas d'argent pour nettoyer ses citernes et passer aux produits blancs.

Selon Maître Varaut, affréter au voyage un navire âgé revient à jouer à la roulette russe.

Maître Varaut revient sur la responsabilité de Total. Pour lui on peut choisir son bateau, malgré ce qui a été dit tout au long du procès : il cite les moyennes d'âge des bateaux affrétés par Mobil (12 ans), par Exxon (15 ans) et par Total (19 ans) en 1993. Ces compagnies n'ont pas la même appréciation des conséquences de l'âge mais Total doit assumer ses choix. Il rappelle que suivant les critères d'âge Total, l'Erika n'était plus affrètable à partir du 31 décembre 1999. Il s'agissait donc de son dernier affrètement possible. Total a-t-il jugé inutile de faire un vetting pour le dernier voyage ? En fait selon l'avocat, le changement d'affréteur à temps en septembre 1999 aurait dû impliquer une nouvelle inspection. Mais Total a continué à affréter le navire après cette date, 4 fois en 3 mois, multipliant les affrètements au voyage (les CDD), sans les contraintes de contrôles d'un affrètement à temps (parallèle avec le CDI). Maître Varaut insiste sur le non respect de ses propres règles par le groupe puisqu'en fait même la date de validité du vetting (21 novembre) était expirée : aucune preuve n'a été apportée quant

à des contacts antérieurs avec un courtier, et l'objectif de sécurité n'impose t-il pas d'examiner un navire à la date à laquelle on compte l'utiliser ? De plus, selon Total les inspections ne permettent pas de voir l'état de la structure. L'avocat rappelle que si sur 21.000 demandes de vetting chez BP, 4.000 ont été refusées dont 520 à cause de la structure, c'est bien qu'on peut contrôler la structure. De plus à Augusta, tant l'inspecteur vetting de BP que l'inspecteur de RINA ont émis des réserves sur la sécurité du navire. La corrosion est visible pour un inspecteur attentif : quand on veut voir, on peut. Il repousse aussi la théorie qui veut que le vetting est une norme Total non opposable. Pour lui c'est une coutume, instaurée à la place du législateur, mais pratiquée par tous et tout le temps, qui est donc entrée dans le droit de la Mer. Le refus de contrôle n'abaisse pas la responsabilité de celui qui a mal (ou pas) contrôlé.

Pour l'avocat le changement de société de classification avant une visite majeure dans la vie du navire est suspect. Il rappelle que RINA « vend de la confiance » et si elle appartient à l'IACS (International Association of Classification Societies), elle fait partie d'un sous groupe qui n'a pas les meilleures performances (avec un taux de détention de ses navires classés de 15,4 % dans le cadre du Mémorandum de Tokyo). Antonio Pollara avait parlé de simplicité et de proximité pour expliquer le changement de prise en classe. Après la visite préliminaire catastrophique pour le navire de l'inspecteur Pischeda, le « miracle de la proximité » a produit les mesures d'épaisseur Paolilo, « un rapport bidon couvert par l'inspecteur de RINA, et finalement abouti au naufrage. La première faute de RINA est de ne pas avoir contrôlé de mauvaises mesures et d'avoir persisté dans la loi du silence sans admettre avoir menti. La seconde est la mauvaise décision prise par l'inspecteur RINA lors de la visite annuelle de novembre 1999 : l'inspecteur Alga a vu l'état du navire et aurait dû l'autoriser à naviguer légèrement.

L'avocat conclut en rappelant les propos de Thierry Desmarests, président de Total, en 2000, sous serment devant l'Assemblée Nationale. Celui-ci reconnaissait que le groupe était le maillon d'une chaîne qui avait failli et en acceptait la responsabilité. Aujourd'hui devant l'ordre judiciaire, Total dit précisément le contraire : le groupe n'a commis aucune faute et ne doit aucune réparation.

## **Maitre Delplanque Conseil Général du Morbihan**

### **Le contrat**

Maître Delplanque rappelle qu'à la base de la catastrophe de l'Erika il y a une chaîne mise en œuvre pour optimiser les profits d'un marché conclu avec ENEL et une prise délibérée de risques en affrétant un navire corrodé et âgé pour exécuter ce marché. Il note que Total utilise toute une série de sociétés filiales, certaines « de papier » : Total International Ltd co-contractant de ENEL, basé aux Bermudes, Total Petroleum Services basé à Londres, Total Transport Corporation, Total Raffinage Distribution propriétaire de la Raffinerie des Flandres, chargeur, à Dunkerque et Total DTS à Paris. L'avocat pose la question de savoir pourquoi, pour ce marché à exécution successive et la livraison globale de 200.000 à 280.000 t de fuel de mai à décembre 1999, Total n'a pas eu recours à un affrètement à temps. Il insiste sur le « connaissance », document qui a été présenté comme un simple bon de livraison par Total mais que lui-même considère comme un document établi pour l'organisation du voyage, donc un document de transport ; on y précise le destinataire, le chargeur, le nom du navire, le produit et la quantité chargée.

Pour l'avocat, le fil conducteur qui doit permettre de juger des responsabilités de chacun est la constatation commune aux rapports du BEA Mer, des experts de Dunkerque, de l'Institut de Soudure et même du FIPOLE sur l'importance de la corrosion. Il estime par ailleurs que l'étude de la chronologie de l'avarie lors du dernier voyage de l'Erika doit permettre de voir ce que chacun a exécuté et qui a failli.

Il considère enfin que la Convention Marpol et la Loi Française ne s'opposent pas mais sont complémentaires puisque Marpol, contrairement à l'article L 218/22 de la loi nationale, ne fait pas référence à un accident de mer. Selon lui l'application de la réglementation doit donc même être cumulative. La loi sur le délit de pollution doit s'appliquer à tous ceux qui ont exercé un contrôle ou une direction sur la gestion ou la marche du navire, avant et pendant ; elle se fonde sur les principes de précaution et de mesures préventives.

Maître Delplanque analyse alors les fautes des prévenus en fonction du contrôle et de la gestion qu'ils ont exercé sur l'Erika.

## **Les contrôles**

RINA société de classification a une obligation de contrôle. Elle doit avoir une parfaite connaissance de la corrosion. L'avocat rappelle que l'Erika est un navire soumis à la corrosion et il liste l'historique de ces corrosions depuis sa construction et les réponses qui y ont été apportées. Il estime que RINA a été fautif de maintenir les certificats du navire sur la base de mesures d'épaisseur inexactes ; même si la citerne de ballast 2 tribord n'a pas été inspectée à Gênes ni à Augusta, il était possible de constater la corrosion à partir des trous d'homme ajoute-t-il. Le fait d'émettre un certificat avec des réserves mais en autorisant le chargement est une « faute inexcusable » au sens juridique. Quant au vice caché invoqué par le seul RINA dans son hypothèse de fissure du « tug mark », Maître Delplanque se déclare heurté. Il rappelle qu'en matière de structures, il y a prescription au bout de 10 ans ; un vice caché pour un navire de 24 ans et 11 mois doit à son sens être rejeté. Il ajoute qu'une poussée [par un remorqueur] se fait à un endroit structurellement neutre.

L'armateur G. Savarese, et le gestionnaire Panship, ainsi que le commandant Mathur qui les représente à bord, ont de même failli à l'obligation de contrôle. Ils devaient maintenir en état le navire, respecter les procédures de contrôle et apporter les mesures de correction. Dès la première inspection demandée par l'assureur Steamship, des problèmes de corrosion ont été signalés. Les inspections demandées par l'assureur Steamship ont signalé des problèmes de corrosion de l'Erika dès la 1<sup>ère</sup> « condition survey » de 1996, puis la « follow up condition survey » du 22 avril 1997 ; les problèmes avaient alors été résolus. L'avocat s'étonne que le résultat de la dernière inspection « renewal survey » n'ait pas été communiqué : parce qu'elle n'a pas eu lieu ou parce qu'il y a volonté d'en cacher les résultats ? L'armateur a donc connaissance de la corrosion de l'Erika ; or au lieu de réparer le navire dans le chantier de Bijela, il a économisé sur les tôles partiellement remplacées, parfois des tôles de moindre épaisseur. La corrosion s'est aggravée, et a été constatée par les visites trimestrielles du capitaine, notamment en août 99. Pour Maître Delplanque, l'armateur, le gestionnaire et le commandant avaient connaissance de la corrosion ; leur responsabilité n'est pas déléguable à la société de classification même si elle est défailante, la navigabilité reste la responsabilité de l'armateur et du transporteur.

Total a de même failli aux obligations de contrôle qui découlent des normes du droit de l'environnement, et sont intégrées dans la politique de sécurité du groupe : note Madec, note Intertanko, « Putting Safety First » et Total's criteria. Selon ces règles un affrètement est soumis à une acceptation préalable faisant suite à une inspection « intégrale » ; elle est limitée dans la durée (1 an pour un navire de plus de 15 ans), et par l'absence de modification de la gérance, d'accident, de défaut apparent ou de réserve de classe. Pour l'avocat, l'affrètement d'un navire « unclassed » (sans statut) ne respecte pas la note Madec où cette catégorie n'existe pas. Il réfute le « caractère cosmétique » de l'inspection de vetting qui ne permet pas selon Total l'examen des structures en rappelant les déclarations d'autres pétroliers, et même de M. Tragin, inspecteur vetting de Total, pour lequel la corrosion d'un ballast est apparente quand on regarde par le trou d'homme. Il reproche particulièrement à Total de n'avoir procédé à aucune vérification sinon commerciale (les mesures de creux dans les citernes de cargaison) : aucune vérification documentaire des certificats n'a été effectuée, et ainsi, même si la réserve de la classe avait interdit au navire de charger, Total ne l'aurait pas su. Il conclut en citant un expert du FIPOL qui avait jugé que « Total n'a pas exécuté son vetting de la façon qu'il a fixé ».

## **Gestion et marche du navire**

L'avocat précise qu'il ne faut pas restreindre la gestion du navire à son aspect commercial ou nautique mais également l'examiner au regard du droit de l'environnement. Une bonne gestion doit ainsi préparer le navire à la navigation et organiser le voyage en assurant la meilleure sécurité et en prenant le moins de risques possibles.

L'affrèteur TTC est responsable du choix de son navire, doit vérifier qu'il est navigable et se réserve d'ailleurs le droit de l'inspecter, et enfin ne doit pas affréter s'il ne le sait pas. Pour Maître Delplanque, Total est aussi responsable en tant que transporteur : le connaissement émis par Total SA à la demande de TPS, endossé pour le vendeur TIL et à transmettre à l'acheteur ENEL pour règlement, de par sa circulation et son implication vis-à-vis de tiers, n'est pas seulement un reçu mais un document de transport. Total et ses filiales ont donc failli à toutes ses obligations de vérification et ont en fait pris un maximum de risques en affrétant un navire âgé sans contrôle.

L'affrèteur à temps Selmont est quant à lui coupable de ne pas avoir vérifié ses co-contractants, de n'avoir jamais inspecté le navire et d'avoir fourni une soude insuffisante dans un contexte de tempête.

Le Commandant Mathur est fautif d'avoir envoyé des messages tronqués aux autorités. De même, l'armateur, le gestionnaire Panship, l'assureur du P&I Club contactés par le capitaine de l'Erika avant l'annulation du message de sécurité doivent assumer la responsabilité de cette faute gravissime qui a induit les autorités en erreur. Quant à la société de classification RINA, informée à 15h15 le samedi 11 décembre 1999, sa faute a été de ne réagir qu'à 18h, pour ne rien faire, au motif qu'elle n'était pas « technical advisor » alors qu'elle connaissait l'état de corrosion du navire observée par son inspecteur à Augusta : au-delà de ses obligations contractuelles, elle se devait de donner un avis et des conseils.

Enfin Maître Delplanque reproche à Total et RINA « leur imagination pour échapper à leurs responsabilités » en invoquant l'incompétence du tribunal à juger de la CLC 69/92. Pour l'avocat, la faute inexcusable est une exception à l'application de la CLC ; or pour lui tous les intervenants ont commis une faute inexcusable. RINA, l'armateur Savarese, le gestionnaire Panship et le commandant Mathur avaient connaissance de la corrosion du navire et donc connaissance du risque de pollution, Total et ses filiales, Selmont, par leur inexécution de la règle de contrôle avaient connaissance de la probabilité d'un sinistre.

**Mardi 22 mai 2007**

### **Maître Dumont Conseil général du Morbihan et de plusieurs collectivités locales dont les communes de Quiberon et de Houat (dans la continuité de Maître Delplanque).**

En introduction, Maître Dumont indique que la notion de préjudice écologique est trop politique ou trop vague et qu'il convient de parler de préjudice écosystémique pour éviter que la défense ne se base sur cette imprécision pour ne pas réparer le dommage.

Le dommage pour les collectivités est certain. Maître Dumont revient sur l'évolution de la jurisprudence de la Chambre Criminelle de la Cour de Cassation en matière de reconnaissance du préjudice écologique d'une personne morale de droit public et sur le préjudice écologique en général.

**Le préjudice écologique** : en 2000, le Cedre et le conservatoire national de Brest ont été missionnés pour mesurer les impacts de la marée noire sur la totalité du territoire des collectivités défendus par Maître Dumont ; des huissiers ont également été mandatés. Les communes ont été directement touchées au niveau des plages, des pelouses, des falaises, des herbes hautes et des dunes, c'est-à-dire sur leurs territoires propres relevant de leur compétence spéciale en matière environnementale ; la pollution a largement dépassé le domaine public maritime de la compétence exclusive de l'Etat. Les faits sont constitutifs d'un préjudice écologique pur. Certaines zones impactées sont répertoriées par la DIREN pour des espèces protégées et la plupart sont classées Natura 2000. Quiberon est intégré à un syndicat de commune qui a un projet de restructuration de l'espace dunaire sur une durée de 5 ans qui n'a pas démarré faute de moyen (coût du projet = 1,5 million).

**Le préjudice économique** : la marée noire a coûté au département du Morbihan la somme de 1,9 millions d'euros ; le FIPOL doit encore théoriquement rembourser 200.000 euros. La privation des liaisons maritimes a entraîné une perte de 1,3 millions d'euros (2/3 du préjudice) en raison des interruptions des rotations entre Belle-île et le continent. Pour ce qui est du préjudice lié à l'acquisition des cribbleuses, le Fipol a argumenté du fait qu'il était possible de les louer, sauf qu'environ 70 cribbleuses ont été acquises par les communes et que dans ces conditions le marché de la location est plus que saturé. Les communes de Houat et Quiberon ont subi des préjudices moins importants mais proportionnels à la taille de leurs collectivités.

**Le préjudice moral** : Maître Dumont rappelle qu'il y a eu perte de confiance entre l'Homme et la mer et que le traumatisme est réel. Des heures et des jours ont été dédiés à sillonner le littoral et à refaire les formulaires du Fipol, mal traduits de l'anglais vers le français. Les ostréiculteurs ont été les plus touchés. Le Fipol dans une optique de réduction du préjudice à rembourser a dit aux conchyliculteurs « vendez vite vos produits avant qu'on ne s'en rende compte ». Il y a eu atteinte à l'image, atteinte à la réputation. Le Fipol avait là aussi son argumentaire : il n'y avait qu'à pas se plaindre à la télé pour ne pas faire de mauvaise publicité.

En conséquence, Maître Dumont demande 2 millions pour chaque département et 500.000 euros pour chaque commune.

## **Maître Ludot pour des parties civiles physiques, un fabricant de filet, une auberge et le syndicat SPAM –Syndicat pour l'Assainissement du Monde Maritime-**

Maître Ludot précise d'abord que si le système d'indemnisation avait fonctionné, les victimes directes qu'il représente ne se seraient pas constituées parties civiles ; elles n'ont en fait été que partiellement ou pas du tout indemnisées. Il revient sur le régime de la convention de 1992, le comportement du Fipol financé à 80% par l'industrie pétrolière française, donc juge et partie, et souligne l'impossibilité pour un marchand de filet d'aller faire un procès « sous les cocotiers ». Dans le cadre de cette procédure pénale, il juge que l'ensemble des acteurs a participé à la réalisation du sinistre par des négligences caractérisées et des fautes lourdes. Le SPAM créé par Jo le Guen après le naufrage de l'*Erika* regrette que le volet financier de l'affaire ne soit pas abordé dans ce procès.

**Maître Faro** représente Greenpeace, le WWF, France Nature Environnement, l'ASPAS, Eaux et Rivières de Bretagne et les Amis des chemins de ronde.

[Maître Faro a produit sur son blog le détail de son intervention à l'adresse suivante : <http://www.affaire-erika.org/blog/>]

**Mercredi 23 mai 2007**

## **Maître Weyl Mouvement National de Lutte pour l'Environnement (MNLE)**

Maître Weyl expose la recevabilité de l'action du MNLE, association agréée en 1981 et déjà partie civile dans plusieurs dossiers concernant l'environnement, dont le transfert frauduleux de dioxines de Seveso vers la France.

Il plaide pour une responsabilité solidaire de tous les prévenus mis en cause, dans le cadre de la condamnation d'un système qui va à l'encontre de l'intérêt général. Pour l'avocat tous sont coupables à des degrés divers. Culpabilité de négligences des autorités, culpabilité de complaisance de tous ceux qui donné à un navire incapable la capacité de naviguer, culpabilité de l'affréteur qui utilise le moins cher pour des questions de rentabilité à la base de tout le système (« à l'instar de la responsabilité du client d'une prostituée ! »).

La pollution de l'*Erika* a été une atteinte à la vocation d'une association de protection de l'environnement comme le MNLE ; Maître Weyl chiffre ce préjudice moral à 10.000 €. Il estime le préjudice matériel, mobilisation pour la protection et le nettoyage d'une part, et pour la participation aux manifestations et campagnes d'information d'autre part à 15.000 € respectivement. Il ne demande rien pour le préjudice écologique que le MNLE n'a pas été directement touché.

## **Maître Lorrilière Confédération Paysanne.**

Maître Lorrilière représente les paludiers de la presqu'île de Guérande, rassemblés au sein de la Confédération Paysanne de Loire Atlantique. La Confédération Paysanne est la seule organisation professionnelle à s'être portée partie civile. Après le naufrage de l'*Erika*, elle a pris en charge les intérêts de la profession en organisant la mise en place des barrages sur les canaux alimentant les marais salants et leur surveillance, le nettoyage, ainsi que le suivi de la pollution.

Le site de 2.000 hectares de marais salants est protégé et bénéficie de plusieurs classements ZNIEFF, ZPS, Natura 2000. C'est une zone à la fois naturelle et d'activité économique. Les fortes marées alimentent les vasières par un réseaux de canaux, et un circuit d'eau naturel jouant sur les niveaux amènent l'eau dans les bassins jusqu'aux œillets. La qualité de l'eau de mer est donc essentielle. Les paludiers se sont mobilisés dès le 26 décembre 1999, et jusqu'en mars 2001 lorsqu'une nappe de 200 t de fuel a été remobilisée à Pen Bron.

La 1<sup>ère</sup> phase d'urgence a mobilisé les paludiers pour le nettoyage de la côte et de l'embouchure des canaux dans des endroits peu accessibles, avec transport des déchets par barge, de jour comme de nuit

en fonction des marées. La Confédération Paysanne a coordonné le rassemblement des volontaires, établi les zones de chantiers et les plannings ; des carnets de bord et feuilles de présence justifient cette activité.

La 2<sup>ème</sup> phase, spectaculaire, a consisté à ériger 22 barrages étanches pour fermer les canaux, avec les conseils de techniciens du CEDRE. Leur coût pouvait aller de 20-50.000 francs à 2 millions de francs pour le plus important. Ces barrages de terre, ou de paille, susceptibles de céder sous l'effet de la marée, ont nécessité une surveillance et un entretien constants. La réflexion sur la mise en place de systèmes de filtration a précédé l'interdiction de prise d'eau de l'arrêté du 23 mars 2000, mais les procédés testés, à base de pouzzolane, coquille d'huîtres ou plume, n'ont pas abouti. Les barrages en terre ont été ouverts pour permettre l'installation de clapets et de cages filtrantes ; des tapis absorbants et filets à macro déchets ont été mis en place devant les barrages. La possibilité de prise d'eau a été un débat « chaud » au sein de la profession soumise aux pressions du FIPOL et d'autres organisations professionnelles alors que les avis scientifiques divergeaient sur le degré de la pollution.

La Confédération Paysanne a parallèlement participé aux réunions de suivi de la pollution par le comité scientifique.

Le préjudice individuel a fait l'objet d'une indemnisation par le FIPOL à concurrence de 80% de la perte de récolte pour l'an 2000. Les paludiers sont en litige avec le FIPOL, arguant contre l'opinion de ce dernier qu'il ne pouvait y avoir de récolte puisque les exploitations n'avaient pas pu être préparées au printemps 2000.

Maître Lorrilière plaide la responsabilité de l'armateur qui ne pouvait ignorer que l'Erika était rongée par la rouille, de RINA qui a délivré un certificat de navigabilité à un navire qui n'était pas en état, et de Total qui ne pouvait ignorer non plus l'état du navire et a bâti des règles de contrôle sans les respecter.

L'avocat demande des dommages pour préjudice matériel et préjudice moral. Le dédommagement des frais engagés pour la défense de la profession est calculé sur la base du temps passé aux opérations de nettoyage, de surveillance, de protection physique des marais ainsi que des heures passés en réunion. 25.245 heures peuvent ainsi être justifiées, au tarif de 10,56 € l'heure selon une étude du FIPOL, auxquelles s'ajoute la mise à disposition d'un animateur et d'un juriste. Le dommage demandé pour préjudice matériel s'élève à 271.000 €. Le préjudice moral englobe la crainte de disparition d'une activité qui venait de se renouveler sous l'égide de la Confédération Paysanne alors qu'elle était vieillissante, il y a 30 ans, les tensions au sein de la profession dont certains étaient soumis aux pressions du FIPOL qui souhaitait voir reprendre la production (et donc réduire les demandes d'indemnisation) malgré l'absence de garanties sur l'efficacité de la filtration, les tensions avec les autres organisations professionnelles, spécialement celles du tourisme, qui pressaient de faire disparaître des barrages risquant d'effaroucher les touristes, la révélation tardive du caractère cancérigène du fuel alors que la Confédération Paysanne a poussé au nettoyage avec des protections insuffisantes. Le dommage pour préjudice moral est estimé forfaitairement à 100.000 €.



**Association de protection de l'Homme et de l'environnement**  
14, rue de l'Atlas 75019 Paris  
Tel : 01-48-04-09-36 / fax : 01-48-04-56-41  
[www.robindesbois.org](http://www.robindesbois.org)  
[contact@robindesbois.org](mailto:contact@robindesbois.org)