

UNE DES CHARGES CONTRE TOTAL DISPARAÎT AU PROCÈS ERIKA

Reuters lundi 5 mars 2007

PARIS (Reuters) - Un des éléments à charge retenus contre la société Total dans l'affaire du naufrage du pétrolier Erika en 1999 a été presque anéanti lundi à la dixième audience du procès de l'affaire, au tribunal correctionnel de Paris.

Un examen contradictoire du dossier à l'audience a en effet fait apparaître que Total n'avait sans doute pas, comme le soutenait l'accusation, affrété le navire à la hâte pour honorer dans les temps un contrat où elle était menacée de pénalités.

L'Erika, un navire construit en 1975 et battant pavillon maltais, s'était brisé en deux le 12 décembre 1999 au large de la Bretagne dans une tempête avant de sombrer, déversant 20.000 tonnes de fioul toxique sur 400 km de côtes.

Dans son ordonnance de renvoi, la juge d'instruction estimait que la société pétrolière avait affrété ce navire pour honorer un contrat avec la société italienne Enel qui l'obligeait à livrer avant la fin de 1999 au moins 200.000 tonnes de fioul, sous peine de pénalités.

Au moment de l'affrètement de l'Erika, d'une capacité de 30.000 tonnes, il restait encore 19.000 tonnes à livrer pour honorer cet engagement, estimait la juge, en se fondant sur une expertise. Une pénalité de trois dollars par tonne de retard était prévue dans le contrat.

Refaisant les calculs à l'audience, le président du tribunal Jean-Baptiste Parlos a expliqué qu'il arrivait en fait au chiffre de 534 tonnes restant à livrer.

Interrogés, et faisant valoir d'autres éléments du dossier, les responsables de Total sont eux arrivés au chiffre de 233.000 tonnes déjà livrées avant l'affrètement de l'Erika.

"Il n'est pas sérieux de croire qu'un groupe comme le nôtre pourrait se laisser aller à des pratiques d'association de malfaiteurs cupides et stupides", a dit à la barre Alain-Marc Irissou, représentant légal du géant pétrolier.

"Même si nous avons été en retard, penser qu'on pourrait se laisser aller à affréter n'importe quel navire pour éviter quelques milliers de dollars de pénalité n'est pas sérieux", a-t-il ajouté.

Cet épisode du procès ne met pas à terre l'accusation contre la société pétrolière, jugée pour pollution maritime et pour laquelle l'enjeu se chiffre en centaines de millions d'euros de dommages et intérêts potentiels.

Elle vient pourtant ponctuer une série d'audiences où la compagnie a rejeté la responsabilité de la catastrophe sur ses co-prévenus et souligné les failles juridiques de l'accusation.

Total dit avoir été trompé et rappelle que l'Erika avait été certifié par le Rina, société italienne de réputation internationale. La société française rappelle que sa responsabilité n'est pas engagée comme affréteur, en fondant sur une convention internationale de 1992, qui ne prévoit que de rares exceptions.

L'accusation estime, à l'inverse, que Total n'a pas mis en place correctement sa procédure de contrôle interne des navires affrétés, le "vetting", ce qui engagerait sa responsabilité. Mais cette procédure n'est pas obligatoire, souligne Total.

La semaine dernière, l'audience a par ailleurs mis au jour le fait que juste avant le naufrage, les compagnies Shell, Rebsol, Texaco avaient aussi jugé que l'Erika pouvait être affrété malgré ses défauts, comme Total. Seul BP avait refusé cette éventualité, aux termes d'un rapport sévère versé au dossier.

PROCÈS DE L'"ERIKA" : UN PAN DE L'ACCUSATION CONTRE TOTAL S'EST AFFAÏSSÉ

LEMONDE.FR le lundi 05.03.07 | 22h49 • Mis à jour le 06.03.07 | 08h28

Un pan de l'accusation contre Total s'est affaïssé à l'audience du lundi 5 mars devant la 11^e chambre du tribunal correctionnel de Paris. Dans l'ordonnance qui renvoie la compagnie pétrolière pour "pollution" et "mise en danger de la vie d'autrui", la juge d'instruction Dominique de Talancé a repris à son compte la thèse selon laquelle Total aurait affrété l'*Erika* dans l'urgence afin de respecter un engagement de livraison de 200 000 tonnes de fuel avant le 31 décembre 1999, sous peine d'une astreinte de 3 dollars par tonne manquante. Selon l'ordonnance, 19 000 tonnes restaient à livrer en décembre et seule l'*Erika* était alors disponible. "Afin d'éviter les pénalités, écrit la juge, Total a donc privilégié l'aspect commercial à l'aspect sécurité."

Le démenti est venu du président du tribunal lui-même. En refaisant les comptes des livraisons déjà honorées par la compagnie pétrolière à son client Enel, avant le dernier voyage de l'*Erika*, Jean-Baptiste Parlos est arrivé à un total de 199 406 tonnes. "Le contrat avec Enel était donc respecté avant l'affrètement de l'*Erika*", a-t-il observé. Les avocats de Total, qui s'étaient eux aussi plongés dans les additions, obtenaient mieux encore. En décembre 1999, ont-ils affirmé à l'audience, comptes à l'appui, la compagnie avait déjà livré 230 000 tonnes. De quoi contredire ce que M^e Soulez-Larivière a dénoncé comme la "vulgate de l'ordonnance de renvoi".

A la barre, un des dirigeants de Total a insisté : "Il n'est pas sérieux de laisser croire qu'un groupe comme le nôtre pourrait se comporter comme une association de malfaiteurs stupides et cupides en se laissant aller à affréter n'importe quel navire pour quelques dollars de plus ou de moins !"

"TOUS LES MAJORS FONT LA MÊME CHOSE"

Sur un autre point litigieux, Total s'est efforcé d'apporter une réponse aux questions du tribunal. L'accusation lui reproche d'avoir affrété l'*Erika* alors que le navire ne bénéficiait plus de l'agrément "vetting" [le contrôle technique mis en place par les affréteurs] de la compagnie pétrolière. Celui-ci, décerné le 21 novembre pour une durée d'un an, était en effet échu lorsque le 26 novembre, Total a choisi l'*Erika*. Une simple question informatique serait à l'origine de cette erreur, a expliqué l'un des prévenus. En 1998, la banque de données interne à Total qui recense les navires "acceptables" ou pas par la compagnie n'aurait été actualisée concernant l'*Erika* que le 23 novembre au lieu du 21. Un an plus tard, lorsque le 23 novembre 1999, un inspecteur Total interroge la banque de données pour vérifier que l'*Erika* figure parmi les navires acceptables avant de signer le contrat de transport, il obtient une réponse affirmative.

A quelques heures près, le cours de l'histoire en aurait-il été changé ? Sans doute pas, a observé le gestionnaire italien du navire, Antonio Pollara. "Tous les majors font la même chose. S'ils ont besoin d'un navire et que la date de leur agrément vetting est dépassée, ils s'enquière pour savoir si le bateau est approuvé par d'autres compagnies. Si oui, ils affrètent quand même le navire pour un ou deux voyages, en attendant de pouvoir envoyer leurs propres inspecteurs", a-t-il expliqué.

L'ancien directeur juridique de Total, Bertrand Thouilin, qui redoute toujours que le "vetting" ne devienne la porte d'entrée à une reconnaissance de la responsabilité pénale de son entreprise, a insisté : "Le vetting n'est pas une certification." "Mais pourquoi l'a-t-on créé chez Total alors ?", a demandé Jean-Baptiste Parlos. "Pour faire mieux, monsieur le Président. Et cela, il sera difficile de nous le reprocher !", lui a répondu M^e Soulez-Larivière.

PROCÈS ERIKA. TOTAL MARQUE UN POINT

Le Télégramme du mardi 6 mars 2007



Hier, Total a réussi à démontrer au tribunal qu'il avait rempli son contrat de livraison avec son client italien et que, par conséquent, il « n'avait pas affrété n'importe quel navire pour éviter quelques milliers de dollars de pénalités ». (Photo archives Marine Nationale

Hier, alors que commence la quatrième semaine du procès du naufrage de l'Erika, Total a marqué un point. La compagnie a réfuté un des arguments de l'accusation selon lequel le groupe aurait affrété ce pétrolier au mépris de ses règles de sécurité parce qu'il devait à tout prix honorer un contrat avant le 31 décembre.

Pour les enquêteurs, Total avait loué l'Erika, en décembre 1999, sous la pression d'impératifs financiers : par contrat, sous astreinte de trois dollars par tonne manquante, le groupe devait livrer au moins 200.000 tonnes de fioul à l'Italien Enel dans l'année, mais il en manquait encore 19.000 tonnes, affirmaient-ils. Pour éviter de payer une pénalité, Total aurait donc choisi l'Erika, seul bateau disponible à Dunkerque, bien que l'inspection du navire réalisée par le groupe pétrolier remontât à un peu plus d'un an, à quelques jours près, et n'était donc plus valable. « Total a donc privilégié l'aspect commercial à l'aspect sécurité », estimaient les enquêteurs. Mais cet argument a été mis à mal, hier, à la dixième audience de ce procès.

Total avait déjà rempli son contrat de livraison

Après avoir soigneusement additionné les livraisons effectuées par Total à Enel depuis le début de l'année, avant le voyage fatal de l'Erika, le président du tribunal lui-même, Jean-Baptiste Parlos, arrive à 199.466 tonnes. Autrement dit, le contrat était déjà quasiment honoré. Les avocats du groupe, eux, assurent qu'avant l'Erika, Total avait déjà livré 230.000 t de brut à Enel, dépassant de loin son contrat.

« Ce n'est pas sérieux de croire un seul moment qu'un groupe comme le nôtre pourrait se laisser aller à des pratiques d'association de malfaiteurs cupides et stupides », a lancé un des représentants de la société Total au procès. « Même si nous avons été en retard, penser qu'on pourrait se laisser aller à affréter n'importe quel navire pour éviter quelques milliers de dollars de pénalités n'est pas sérieux », a-t-il ajouté.

La validité du contrôle était pourtant dépassée

En revanche, Total a eu plus de mal à expliquer pourquoi il avait affrété le navire par contrat, le 26 novembre, alors qu'il n'était théoriquement plus acceptable pour la compagnie : sa dernière visite d'inspection datant du 21 novembre 1998 et le feu vert d'affrètement qui s'en était suivi n'était valable qu'un an. La compagnie dispose d'une base de données informatisée qui recense les bateaux que Total juge acceptables. Or, problème, quand un employé a consulté la base, l'Erika y est apparu comme affrètable, bien que la date de validité du contrôle fut dépassée. Le gestionnaire de l'Erika, Antonio Pollara, a expliqué que la pratique était courante pour les compagnies pétrolières de dépasser le délai de validité de leur contrôle personnel. « Elles demandaient si un navire était accepté par d'autres compagnies, puis elles l'affrétaient pour un ou deux voyages jusqu'à ce qu'un de leurs inspecteurs soit libre », dit-il.