

# Naufrage de l'Erika. Total sera jugé

Plus de six ans après le naufrage de l'Erika au large des côtes bretonnes, le groupe pétrolier français Total sera jugé devant le tribunal correctionnel de Paris pour « pollution maritime » et « complicité de mise en danger de la vie d'autrui ». La juge d'instruction du pôle financier de Paris, Dominique de Talancé, a signé jeudi son ordonnance de renvoi devant le tribunal correctionnel. Le procès pourrait se tenir au plus tôt à la fin de l'année.

## Marine. Les trois officiers renvoyés devant le tribunal

Le parquet avait requis le non-lieu pour les trois officiers de la préfecture maritime de Brest, de permanence au Cross Eel, le week-end du naufrage de l'Erika et mis en examen dans ce dossier. Le juge Dominique de Talancé ne l'a pas suivi : les trois militaires sont renvoyés devant le tribunal correctionnel pour « abstention volontaire de provoquer les mesures permettant de combattre un sinistre ». Le civil de permanence au Cross Eel, le week-end du naufrage, est dans le même cas de figure. Le constat : les trois officiers, Jean-Lou Veut, Eric Geay et Michel de Monthal, n'ont en rien été sanctionnés par la Défense. Au contraire. On peut penser que si le ministère avait des doutes, il n'aurait pas donné son feu vert à leur avancement.

Hier, à la Marine, personne ne faisait de commentaires. Un officier supérieur, qui n'est plus en activité et qui connaît bien le dossier, ne cachait cependant pas « sa grande décep-

tion ». Abstention volontaire ? Ça le fait sortir de ses gonds : « Ces officiers, dit-il, n'ont fait que ce qu'ils devaient faire : leur boulot ! ». Ils l'ont fait, ajoute-t-il, en fonction des informations dont ils disposaient à ce moment-là.

### « Surpris »

Hier, l'avocat d'Eric Geay, M<sup>r</sup> Alexis Gudlin, s'est dit « surpris ». « Je trouve le renvoi de mon client extrêmement surprenant car il est fondé sur une infraction qui implique la mise en danger de personnes. Or, dans cet affaire, les mesures prises ont permis justement d'éviter des victimes », a-t-il déclaré.

Une autre source soulignait hier soir, que le parquet - qui avait demandé le non-lieu - se trouvera, au moment du procès, dans la situation de prononcer l'acquittement. Il serait peu probable qu'il ait envie de se déjuger. **C.M.**

## Une longue procédure judiciaire

lienne Rina, chargée de la vérification du navire. Le commandant et l'équipage sont mis hors de cause.

**5 septembre 2000.** Fin des opérations de pompage. Au total, 11 235 tonnes de foul lourd ont été remontées en deux mois.

**7 novembre 2001.** Mise en examen de Total pour « complicité de mise en danger de la vie d'autrui » et « pollution maritime ».

**31 mars 2004.** Fin de l'instruction qui débouche sur 19 mises en examen, dont le capitaine indien du navire Karun Mathur, le propriétaire Giuseppe Savarese, la société italienne Panship chargée de la gestion technique et la société de classification Rina.

**5 octobre 2005.** Le parquet de Paris requiert le renvoi en correctionnelle de Total pour pollution maritime et de six autres personnes morales et physiques pour pollution maritime et mise en danger d'autrui.

Le 12 décembre 1999, l'Erika, battant pavillon maltais et affrété par Total, s'était brisé en deux, à 70 km au sud de Penmarc'h (29), avec plus de 30.000 tonnes de foul lourd à bord. Le lendemain, les deux parties de l'épave coulaient, libérant deux nappes de foul provoquant une pollution sur 400 kilomètres entre le Finistère et la Vendée.

Quinze mis en examen sont renvoyés par la juge Dominique de Talancé, dont quatre personnes morales : Total SA, Total transport corporation (TTC), Total petroleum services (TTS) et la société de classification italienne Registro Italiano navale (Rina).

### Divergences avec le parquet

Parmi les onze personnes physiques figurent le propriétaire-armateur de l'Erika, Giuseppe Savarese, le commandant du navire, Karun Mathur, un directeur juridique de Total, responsable de la sécurité maritime, Bertrand Thoullin, et un responsable du Rina, Gianpietro Ponnasso.

L'ordonnance, un document d'environ 200 pages, contient quelques points de divergence avec les réquisitions du parquet de Paris qui avait notamment demandé l'abandon des poursuites de Total SA pour « complicité de mise en danger de la vie d'autrui ».

Il avait également requis le non-lieu pour trois militaires et un civil, membres des services en charge de l'autorité maritime, qui, au final, ont été renvoyés par la juge pour « abstention volontaire de combattre un sinistre » (lire ci-contre).

Selon les éléments de l'enquête, « l'ensemble des études entreprises sur les composantes structurales du bâtiment raménées en surface a démontré l'extraordinaire corrosion de l'ensemble de ces pièces et son origine nécessairement andenne ».

### Jusqu'à 100.000 € d'amende

S'agissant du groupe Total, on lui reproche notamment « d'avoir con-

tré avoir une meilleure compréhension du monde maritime car il y a nécessité à mieux connaître ce trafic. Il faut aussi que les conventions internationales prennent en compte tous ces éléments de dysfonctionnement.

### Quelle est votre réaction ?

C'est ce qu'on attendait. Ce n'est pas une surprise. C'est une satisfaction. C'était dans l'ordre des choses. Total est la compagnie propriétaire de la cargaison, c'est la société qui a choisi ce navire pour la transporter. Il nous paraissait évident que Total soit obligé de fournir des explications sur sa conduite ! Nous sommes satisfaits aussi, car dans l'ordonnance de renvoi du juge Talancé, la plupart des opérateurs du monde maritime ont subi le contre-coup. Nous attendons donc une indemnité pédagogique. Il va permettre



Le 13 décembre 1999, un jour après le naufrage, les deux parties de l'Erika coulaient, libérant deux nappes de foul et provoquant une pollution sur 400 kilomètres, entre le Finistère et la Vendée. (Photo archives Claude Brigen)

trévenu à ses propres règles Vetting (de contrôle) en acceptant l'Erika, pétrolier en limite d'âge, alors que sa période d'acceptation était caduque » et d'avoir signé un contrat d'affrètement en « sachant que cette coquille vide ne répondait pas aux critères de sa mission en terme de sécurité », ce que conteste Total.

La société italienne Rina, chargée de la certification du navire, est poursuivie pour avoir délivré un certificat de fiabilité à l'Erika « sans s'assurer que la coque, les matériaux et la structure du navire lui permettaient de l'obtenir ». On lui reproche également d'avoir supervisé de façon incomplète des travaux opérés sur le navire en 1998 qui « n'ont pas corrigé, sinon aggravé, le mauvais état du navire et sa corrosion généralisée ».

Les prévenus encourrent chacun des amendes. Ces sanctions peuvent aller jusqu'à 100.000 € au maximum pour les personnes morales. Mais la fin de la procédure pénale ouvrira la voie à des actions civiles. La plupart des victimes de la marée noire (62 parties civiles) jugeant insuffisantes et partielles les indemnisations qu'elles ont déjà perçues.

## Vigipol. « Pour une juste indemnisation »

Jacques Mangold, directeur de Vigipol (qui regroupe les communes bretonnes victimes de la marée noire), s'est dit hier, « satisfait » du renvoi devant le tribunal correctionnel du groupe Total. Dans une interview au Télégramme, il explique que Vigipol attend du procès « une indemnisation à la hauteur du préjudice subi ».

### Qu'attend concrètement Vigipol de ce procès ?

Une meilleure prise en compte de notre état de victimes. Il faut que la lumière soit faite sur les responsabilités. Une condamnation, ce n'est pas uniquement ce que l'on vise. Ce que l'on veut aussi, c'est que personne ne recommence les mêmes erreurs ! Et il y a, bien sûr, l'indemnisation des victimes. Celle du Fipol est une indemnisation d'attente, qui ne prend en compte qu'une partie des éléments. Or, les dommages vont bien au-delà ! En Bretagne, en Vendée, tous les indicateurs de tourisme, de renommée, en ont subi le contre-coup. Nous attendons donc une indemnisation à la juste hauteur du pré-



Pour Jacques Mangold, directeur de Vigipol, ce futur procès permettra que toute « la lumière soit faite sur les responsabilités ». (Photo archives Le Télégramme)

judice subi ! C'est important de rap-

porter à une grande société que si sur l'eau, il y a des capitains flottants, sur terre, il y a des populations qui subissent des prises de risques inconsidérées, et tout cela fait des bénéfices !

### A quand le procès ?

Il apparaîtra au juge de déterminer les dates. Le procès paraît possible pour fin 2006, début 2007. Il devrait durer de six à huit semaines.

### Vous aviez appelé, il y a un an, les Pays-de-la-Loire à jouer « collectifs ». Où en êtes-vous ?

On fédère déjà en Bretagne. Les parties civiles sont atomisées : on en compte une soixantaine. Si elles vont seules au procès, sans stratégie commune de défense face au grand groupe, on risque d'avoir un procès « croupion ». Notre rôle, c'est de montrer que les victimes existent. Elles ont tout intérêt à se coordonner !

Propos recueillis par Catherine Magneur