

BRETAGNE

ERIKA. LES STRATÉGIES SE DURCISSENT

Le Télégramme du jeudi 15 février 2007



*Responsable du choix des navires pour Total à l'époque des faits, Bertrand Thouilin s'apprête à répondre une nouvelle fois aux questions du président et des avocats des parties civiles. Pas de changement de tactique, Total dit avoir fait son maximum.
(Photo AFP)*

Suite de la chronique du naufrage annoncé... La longue recherche des responsabilités autour de la catastrophe Erika s'est poursuivie, hier, au tribunal correctionnel de Paris. A raison de trois jours par semaine, jusqu'au 13 juin, le président Jean-Baptiste Parlos va tenter de lever le voile sur une chaîne de responsabilités volontairement alambiquée.

Alors qu'hier matin, la direction de Total annonçait un bénéfique record pour l'année 2006, en affirmant ne pas vouloir verser un euro de plus aux sinistrés, les Italiens impliqués dans ce procès revoyaient leurs gammes en début d'après-midi, interrogés de près sur leurs liens et leurs rapports professionnels ambigus. Les stratégies radicales et jusqu'aboutistes s'installent pour de bon, le plus courtoisement du monde. Mais le principe de « la faute à pas de chance » vit ses dernières semaines dans le monde maritime.

Stéphane Jézéquel

QUE FAUT-IL RETENIR DE CES TROIS PREMIERS JOURS DE PROCÈS ?

Toute la lumière.

Le président, Jean-Baptiste Parlos, a l'intention de faire toute la lumière sur les rouages et les liens opaques entre les différents prévenus, ne se lasse-t-il pas de répéter avec fermeté. Et manifestement, il compte décortiquer jusqu'à la moelle les moindres liens et détails de la chaîne de responsabilités qui ont conduit à la catastrophe.

Un ton piquant.

Le ton du président qui mène les débats peut étonner. Sec, tranchant, pressant lors des interrogatoires des prévenus. « C'est sa manière de faire », commentent, sans surprise, les avocats. « C'est un président très pointu, au ton piquant, qui ne laissera rien passer. Il ne va pas laisser ronronner ceux qui veulent l'endormir », ajoutait Me Alexandre Varaut, l'un des avocats des parties civiles.

Elles font le poids.

Les parties civiles craignaient de ne pas peser suffisamment lourd face à l'armada d'avocats de la défense (51 pour 14 prévenus). Au final, les 40 avocats de la partie civile (tous ne suivent pas l'intégralité des débats) disposent d'une belle fenêtre d'expression accordée par le président.

Couverture médiatique.

Une centaine de journalistes le premier jour, à peine une dizaine le deuxième et une poignée le troisième. La plupart des médias français étaient présents à l'ouverture du procès. Certains se sont arrêtés devant la vitrine et ont quitté le palais de justice en compagnie des candidats à la présidentielle (Voynet, De Villiers, Bové...). Restent les gros nationaux et les principaux titres de la façade atlantique.

Officiers de la Préfecture maritime et du CROSS.

Les débats tournent surtout autour de l'armateur, des sociétés de gestion et du propriétaire de la cargaison. Les professionnels du sauvetage et de la sauvegarde maritime évolueront nettement en périphérie des principales responsabilités. Est-ce à dire que les charges qui pèsent contre eux seront

minimisées ? Ils sont inquiétés pour le délit d'abstention « volontaire » de combattre un sinistre. Mais le parquet, qui a déjà requis le non-lieu en leur faveur, estime que « seules des erreurs d'appréciation peuvent leur être reprochées ». « Le retard dans l'intervention des moyens de sauvetage a été provoqué par l'attitude du bord et n'a en rien procédé d'une carence intentionnelle », estime le ministère public. Les trois hommes se retrouvent néanmoins devant le tribunal, de surcroît exposés à la plus forte condamnation pour le caractère « volontaire » du délit. Ils risquent au maximum deux années d'emprisonnement et 30.000 € d'amende.

Traduction.

La traduction italien-français ne facilite pas la fluidité des débats, surtout lorsque les prévenus italiens s'en servent pour temporiser ou expliquer qu'ils n'ont pas compris la traduction. Même schéma pour l'enquête préliminaire qui, selon eux, souffre de cruelles lacunes de transcription.

Le calendrier.

Exposé des faits et interrogatoires des prévenus jusqu'à fin mars. Auditions des experts et témoins en avril et jusqu'au 21 mai. Plaidoiries des parties civiles du 22 mai au 4 juin. Réquisitoire du ministère public le 4 juin. Plaidoiries de la défense du 5 juin au 13 juin. Délibéré après l'été.

LE PROCÈS DES « EXTRATERRESTRES »

Pourquoi la société Total reste-t-elle campée sur cette ligne de défense ? Quel est l'impact d'une telle position en termes d'image, surtout après l'annonce officielle des excellents résultats financiers de l'entreprise (12 milliards d'euros en 2006) ? Combien risque, au total, de payer la multinationale ? Un, deux milliards au pire. Une goutte d'eau au regard de la montagne accumulée depuis des années par cette société florissante. En termes d'image, à quel montant la facture, bien difficile à chiffrer celle-là, s'élèvera-t-elle à la fin de ce procès ? Et s'il se cachait autre chose derrière cette stratégie, au premier degré bien difficile à comprendre... L'axe de défense des ténors du barreau choisis par Total n'a pas bougé d'un iota depuis le démarrage de l'instruction, il y a plus de six ans. Les observateurs attentifs du dossier se prennent à rêver que Total exécute une belle pirouette en faisant amende honorable, en concédant qu'elle a commis une boulette en louant ce vieux rafiot, malgré ses règles internes et rigoureuses de sélection des navires. Ce serait l'occasion pour cette grande société de s'en tirer avec les honneurs, les félicitations du jury, celles des consommateurs et des milliers de bénévoles aux bottes souillées.

Ce n'est pas l'argent qui lui manque. Elle deviendrait la seule à reconnaître une responsabilité dans un procès où tout le monde niera jusqu'au bout. Mais qu'est-ce qui l'empêche de le faire ? La réponse se situe au cœur de ce procès et de sa nature. Il crée un retentissant précédent dans le monde maritime. Total (et les autres protagonistes inquiétés : le Rina, le gestionnaire, l'armateur...) pourrait être l'une des premières sociétés par qui la complexe et bien opaque mécanique du transport maritime international serait ébranlée. Mais Total ne veut pas enrayer un monde qui, jusqu'à présent, avait fait les choux gras d'industriels et d'armateurs plus ou moins scrupuleux. Ce cataclysme dans l'univers maritime pourrait anéantir des pratiques et toute une culture maritime vivant de ses règles et de ses fondamentaux. Un art de travailler et de penser, un commerce d'« extraterrestres », régi par ses propres règles et raisonnements, jusque-là impossibles à comprendre et à policer sur terre. Autant de schémas propres à ceux qui ont su s'approprier l'océan. Par ce mea-culpa, Total ferait vaciller la « planète mer ». Elle mettrait sciemment en danger l'ensemble de ces pratiques. Alors, elle préfère nier jusqu'au bout plutôt que de porter, elle-même, le coup fatal. Sans aller chercher plus loin, certains pensent que Total se trouve aujourd'hui prisonnier de sa propre inertie. Comme un pétrolier rempli à ras bord de conseillers, d'avocats, de spécialistes en tous genres, impossibles à stopper à l'entrée du port. Depuis le début de ce procès, tout porte à croire que ce monde maritime va droit dans le mur.