

LE PROCÈS DE L'ERIKA : QUI EST RESPONSABLE ?

www.quid.fr

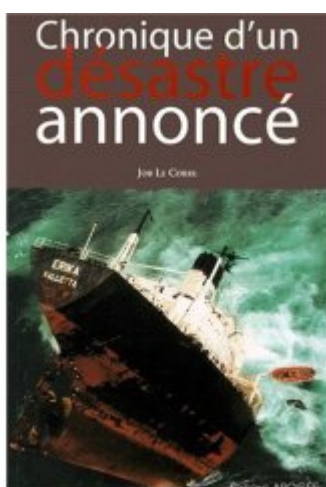
Mercredi 13 juin 2007

Mercredi 13 juin 2007 : fin du procès de l'Erika, après 4 mois d'audiences devant la 11^{ème} chambre correctionnelle du Tribunal de grande instance de Paris.

Dénonçant des "comportements désinvoltes", le procureur Laurent Michel avait requis lundi 4 juin 2007 des peines importantes (375 000 € d'amende contre Total SA, un an de prison contre le propriétaire et le gestionnaire du navire) à l'encontre des principaux responsables du naufrage du pétrolier, le 12 décembre 1999, au large de la Bretagne.

Les 20 000 tonnes de fioul brut déversées dans l'océan avaient souillé plus de 400 km de côtes, provoquant un désastre écologique et économique évalué à près de 600 millions d'€. Le verdict est attendu pour la fin 2007 ou le début 2008.

ZOOM SUR L'ERIKA, L'UNE DES PLUS GRANDES MARÉES NOIRES DE L'HISTOIRE.



Le naufrage de l'Erika :

- **Date :** 12-12-1999
- **Lieu de l'accident:** Golfe de Gascogne, à 70 km au large de la pointe de Penmarc'h (pointe sud du Finistère)
- **Nature du polluant :** fuel lourd n°2 + (selon le laboratoire Analytika) des déchets industriels spéciaux (DIS) hautement cancérigènes (thèse démentie par Total)
- **Itinéraire du navire :** de Dunkerque à Livourne (Italie), livraison du groupe Total pour l'italien Enel
- **Quantité transportée :** entre 30 884 t (chiffre Total) et 31 200 t
- **Valeur marchande de la cargaison :** 3,5 M\$
- **Quantité déversée :** entre 19 000 et 20 000 t dont 7 000 à 10 000 t au moment du naufrage
- **Type de navire :** pétrolier
- **Date de construction :** 1975
- **Pavillon :** maltais
- **Armateur :** Giuseppe Savarese (italien résidant à Londres), achète l'Erika 2 M\$ en 1994 via la société ad hoc Tevere Shipping (créée le 22-11-1994) selon le principe du "one ship one company" ("un bateau, une société")
- **Affréteur :** Total Fina (coût 500 000 \$), devenue Total Fina Elf (2000) puis Total SA (2003)
- **Gestionnaire :** Antonio Pollara (société Panship)
- **Société de certification :** Rina (Italie)
- **Commandement :** capitaine Karun Sunder Mathur (42 ans, indien)
- **Cause de l'accident :** avarie

- **Circonstances :**
- **1999**
 - -22-10 embarquement du capitaine Mathur sur l'Erika à Sébastopol (Ukraine)
 - -26-10 prise de fonctions de Mathur sur l'Erika
 - -11-11 inspection de l'Erika à Novorossiysk (Russie, mer Noire)
 - -23-11 inspection par le Rina à Augusta (Sicile)
 - -8-12 l'Erika quitte Dunkerque pour l'Italie.
 - -10-12 passe le rail d'Ouessant sous des vents de force 9.
 - -11-12 conditions météorologiques très défavorables (vent d'Ouest force 8 à 9, creux de 6 m) entraînent glissement d'hélice, pilonnement et gîte.
 - 14h08 : 1er message d'alerte, le Cross Étél accuse réception
 - 14h15 : Mathur constate des fuites de pétrole à la mer
 - 14h22 : après transferts de cuve à cuve, met fin à la demande d'assistance et informe les autorités qu'il maîtrise la situation
 - 14h30 : signalement d'une forte gîte du navire
 - 14h34 : Mathur confirme au Cross par télex la gîte, la position du navire et le contrôle de la gîte. Précise qu'il ne demande pas d'assistance immédiate, annonce qu'il poursuit l'évaluation et prépare un message ultérieur plus complet
 - 14h42 : télex de Mathur à Antonio Pollara et société Panship signalant fuites de fioul à la mer
 - 14h55 : demande d'annulation de la mesure d'assistance
 - 15h14 : l'Erika annonce au Cross que la situation est "sous contrôle" et qu'il annule le message de détresse
 - 16h27 : après son échange avec Pollara, Mathur décide de faire route vers Donges à vitesse réduite
 - 18h34 : laisse un message sur la boîte vocale de la permanence de Total, annonce qu'il modifie sa route et reprendra sa route normale quand le temps le permettra
 - 22h27 : envoi du message Surnav signalant les avaries et fuites de pétrole
 - -12-12
 - 5h10 : le navire ne gouverne plus
 - 5h48 : envoi du mayday (message de détresse) : "rupture totale de coque. Demande assistance immédiate"
 - 6h15 : alerte donnée sur la base de Lanvéoc, mobilisation du Centre opérationnel de la marine de Brest et du Cross Étél
 - 7h35 : décollage du Super-Frelon, hélicoptère de sauvetage
 - entre 8h08 et 8h20 : le navire se casse en deux dans les eaux internationales, à une trentaine de milles au sud de la pointe de Penmarc'h
 - 8h10 : arrivée des sauveteurs. 4 membres d'équipage hélitreuillés puis panne de treuil obligeant l'hélicoptère à faire demi-tour. 13 marins s'échappent à bord d'une chaloupe. 9 autres attendent sur le pont
 - 9h49 : arrivée sur zone de 2 hélicoptères, 9 derniers marins évacués sains et saufs
 - 14h15 : le remorqueur de haute mer Abeille Flandre prend en remorque la partie arrière pour empêcher sa dérive vers Belle-Île
 - nuit du 12 au 13-12 : la partie avant du navire sombre non loin du lieu de la cassure.
 - -13-12
 - 14h15 : la partie arrière coule ; les deux morceaux de l'épave, éloignés de 10 km l'un de l'autre, gisent à environ 120 m de profondeur.

Les dégâts de l'Erika :

- **Zones polluées :** 400 km de côtes
- **1999**
 - -23-12 premières nappes sur les côtes du Finistère sud
 - -25-12 îles du Morbihan (Groix et Belle-Île)
 - -27-12 Vendée, au nord de Noirmoutier
- **2000-3-1** île de Ré
 - **Dégâts :** en raison de conditions météorologiques très mauvaises (vents supérieurs à 100 km/h soufflant perpendiculairement à la côte) et de très forts coefficients de marée, la pollution est projetée très haut sur l'estran, atteignant le sommet de falaises hautes de plus de 10 m; une couche visqueuse de 5 à 30 cm d'épaisseur recouvre certaines zones du littoral sur plusieurs mètres de large.
 - **Conséquences sur la faune et la flore :**
- selon la Ligue de protection des oiseaux (LPO)
 - 150 000 à 300 000 oiseaux tués
 - 260 000 mazoutés
 - 77 000 échoués et recueillis morts ou vivants dont
 - 63 140 guillemots de Troil
 - 3 850 macreuses noires
 - 2 730 pingouins torda
 - 2 000 fous de bassan
 - 5 280 autres
 - 2 500 sauvés
 - 2 119 relâchés
 - plusieurs espèces protégées disparues de la zone souillée
- 150 ha de parcs à huîtres touchés.
- **Opérations de lutte :**
- **1999**
 - -12-12 à 18h00 : plan Polmar Mer déclenché par le Préfet maritime de l'Atlantique.
 - -13-12 la Marine nationale prépare 2 bâtiments de soutien de haute-mer équipés pour la lutte antipollution et engage des discussions pour la mobilisation de moyens des pays membres de l'Accord de Bonn.
 - -15-12 Dominique Voynet, ministre de l'Environnement, déclare : "Ce n'est pas une catastrophe nationale"
 - -19-12 à 16 h : activation du Biscaye Plan, convention d'assistance mutuelle franco-espagnole (signée le 7-12-1999)
 - -22-12 plans Polmar Terre déclenchés en Vendée et Charente-Maritime déclenchés (départements touchés 27 et 31-12).
 - -23-12 en Loire- Atlantique (3 jours avant l'arrivée des nappes)
 - -24-12 dans le Finistère (touché le 23-12) et le Morbihan (24/25-12)
 - -25-12 Dominique Voynet interrompt ses vacances à la Réunion, après avoir estimé que sa "présence sur les lieux avec un ciré et des bottes ne servirait à rien"
 - -30-12 création de la Mission Littoral Atlantique ; TotalFina débloque 400 MF pour pomper le fioul et 40 MF pour lutter contre la marée noire
- **2000-3-7/1-8** pompage de l'épave par Total (11 245 t)
- **Nettoyage des côtes :**
- 20 000 à 30 000 bénévoles (parfois à mains nues ; les substances manipulées sont soupçonnées d'être cancérigènes, selon une étude réalisée par des chercheurs de l'École nationale supérieure agronomique de Toulouse)
- 240 000 à 280 000 t de déchets (sable, galets, cailloux et graviers, fuel émulsionné avec eau, algues, morceaux de bois, filets, sacs-poubelles) entreposés sur sites près de Donges.

- **Mesures consécutives :**
 - contrôles dans les ports obligatoires dans l'UE
 - adoption par l'OMI d'un calendrier progressif de retrait des pétroliers à simple coque.
- **Coût estimé :**
 - **préjudice écologique :** au moins 400 M€, d'après l'Inra de Rennes
 - **pour l'Etat :** 153 M€ (nettoyage des plages, traitement de l'épave)
 - **pour le conseil général de Loire-Atlantique :** 5,6 M€ (dépenses de personnel, dégradation des routes, subventions diverses)
 - **pour Total:** 200 M€ (nettoyage et pompage de la cargaison).
- **Indemnisation**
 - **Somme disponible :** 185 M€ dont
 - 13 M€ auprès du club P&I Steamship Mutual, assureur-responsabilité du propriétaire du navire
 - 172 M€ d'indemnités complémentaires disponibles auprès du Fipol (fonds de 1992)
 - **Demandes d'indemnisation** (déposées au 19-1-2007 auprès du bureau de Lorient commun au Fipol et à la Steamship Mutual): 6 996 pour un montant de 208 M€.
- **Paievements :**
 - au 19-1-2007: 103 M€ portant sur 5 663 demandes
 - au 14-2-2007 : 128 M€.

Le procès de l'Erika :

- **Procédure judiciaire :**
 - **1999-15-12** ouverture d'une information judiciaire à Paris et mise en examen du commandant du navire pour "mise en danger d'autrui" et "pollution par hydrocarbures"
 - **1999-29-12** critiqué sur son silence, Total annonce : "Nous avons juridiquement raison, mais médiatiquement tort"
 - **2001-7-11** mise en examen de TotalFinaElf pour "complicité de mise en danger de la vie d'autrui" et "pollution maritime".
 - **2004-31-3** fin de l'instruction de la juge Dominique de Talancé : 18 mises en examen
 - **2005-novembre** fin de l'expertise sur les causes du naufrage par le tribunal de commerce de Dunkerque
 - **2006-1-2** ordonnance de renvoi
 - **2007 :**
 - -12-2 ouverture du procès
 - -4-6 réquisitions.
- **Déroulement du procès :**
 - **Tribunal:** tribunal de grande instance de Paris (TGI), 11e chambre du tribunal correctionnel (président Jean-Baptiste Parlos)
 - **Prévenus :** 15 personnes physiques et morales dont
 - Karun Sunder Mathur (capitaine indien), Giuseppe Savarese (armateur italien), Antonio Pollara (gestionnaire), suspectés d'avoir continué à exploiter l'*Erika* pour des raisons financières alors que son état général ne le permettait pas
 - le Rina (Registro Italiano Navale), société de classification italienne et l'un des membres de son comité, Gianpiero Ponasso (ont avalisé la certification de l'*Erika*)
 - avocat : Me Olivier Metzner
 - Total : mis en examen pour "complicité de mise en danger d'autrui", accusé notamment d'avoir "autorisé le navire à appareiller de Dunkerque, malgré les très mauvaises conditions météorologiques (...) en ayant chargé le navire d'une quantité largement supérieure aux exigences du contrat, (...) puis de l'avoir laissé naviguer alors qu' (il) connaissait le mauvais état du navire
 - avocat : Me Daniel Soulez-Larivière

- 4 responsables de l'assistance à terre, notamment du centre opérationnel de la marine de Brest (COM) et du Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage en mer (Cross) : devront répondre des nombreux dysfonctionnements révélés par l'enquête
- **Chefs d'accusation** : "délits de pollution", "mise en danger de la vie d'autrui" et/ou "abstention volontaire de combattre un sinistre".
- **Audiences** : 59 prévues jusqu'au 13-6-2007, salle des Criées (la plus grande du palais de justice), avec retransmissions vidéo simultanées
- **Parties civiles**: 71 dont
 - 3 candidats à l'élection présidentielle (Corinne Lepage, Philippe de Villiers et Dominique Voynet)
 - département de la Vendée et 26 communes du littoral
 - avocat : Me Alexandre Varaut, également porte-parole du Mouvement pour la France
 - régions Bretagne, Pays-de-la-Loire, Poitou-Charentes regroupées dans l'association Ouest littoral solidarité
 - avocat : Me Jean-Pierre Mignard
 - Ligue pour la protection des oiseaux (LPO) d'Allain Bougrain-Dubourg
 - Les Amis de la Terre
 - avocat : William Bourdon, spécialiste des droits de l'homme
 - Syndicat pour l'assainissement du monde maritime du rameur Jo Le Guen
 - Karun Sunder Mathur (capitaine) : réclame 730 000 € d'amende pour le préjudice subi
- **Experts et témoins**: 75
- **Dossiers** : 93 tomes de dossiers numérisés
- **Budget du procès** : 500 000 €
- **Montant des demandes d'indemnisation** : 1 milliard d'€.

- **Arguments de la défense** :

- **Total** : l'Erika aurait eu un "vice caché"
- **Giuseppe Savarese** (armateur) : soutient avoir délégué en toute bonne foi les questions techniques au gestionnaire du pétrolier.
- **Antonio Pollara** (gestionnaire) : le naufrage ne serait pas dû à l'état de corrosion du navire, mais au "slushing", phénomène d'oscillation du pétrole dans les citernes
- **Rina** : invoque une fissure préalable à la délivrance des certificats de navigabilité, causée par un choc avec "un objet flottant non identifié".

- **Principales réquisitions** :

- **Total SA**
 - amende maximum de 375 000 € pour "pollution"
 - relaxe concernant l'infraction de "complicité de la mise en danger de la vie d'autrui"
- **Total Petroleum Services limited**
 - amende de 375 000 € pour "pollution"
- **Giuseppe Savarese et Antonio Pollara**
 - un an de prison (possibilité de sursis) et amende de 75 000 € pour avoir été "par imprudence et négligence" à l'origine d'une "pollution" et pour "mise en danger de la vie d'autrui"
- **Rina**
 - amende maximum de 375 000 € pour "pollution" et "mise en danger de la vie d'autrui"
- **Karun Mathur** (capitaine, absent du procès, visé par un mandat d'arrêt international)
 - amende de 10 000 € pour "pollution"
 - relaxe pour l'infraction de "mise en danger de la vie d'autrui"
- **Membres des secours** (4)
 - relaxe (poursuivis pour "abstention volontaire de combattre un sinistre").