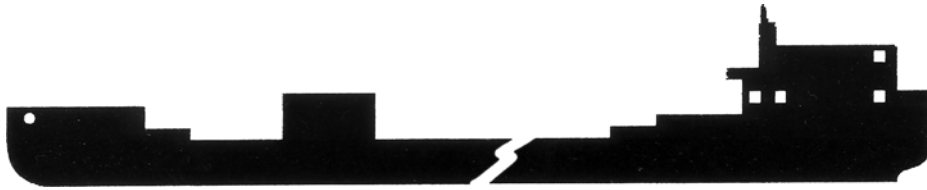


**Procès *Erika***  
**Compte-rendu hebdomadaire - 15<sup>ème</sup> semaine**  
**Audiences du 29 au 30 mai 2007. Palais de Justice de Paris**



**Mardi 29 mai 2007**

**Maître Franck**  
**Consommation, Logement et Cadre de Vie (CLCV)**

Maître Franck intervient au nom de la CLCV et de l'intérêt des consommateurs qui a été atteint par la marée noire de l'*Erika* sur 2 plans : la consommation de produits de la mer contaminés et la promenade sur des plages souillées. 2 avis de l'AFSSA (Agence Française pour la Sécurité Sanitaires des Aliments) dès février 2000 ont défini les normes de contamination par les hydrocarbures, le risque sanitaire pour le consommateur et les mesures à prendre. De même l'INERIS a pointé les risques sanitaires pour le « consommateur de plages » et notamment le risque d'ingestion par les enfants.

La CLCV demande pour cette atteinte à la sécurité dans le cadre de la consommation 100.000 € d'indemnisation aux prévenus du délit de pollution. Elle vise notamment la société de classification RINA responsable des contrôles du navire *Erika*, et Total propriétaire du produit polluant et estime que l'indemnisation pour le préjudice à l'intérêt collectif ne doit pas être symbolique compte tenu de la gravité des agissements et des risques.

**Maître Cartron**  
**UFC (Union Fédérale des consommateurs)**

L'UFC s'est portée partie civile pour atteinte à l'intérêt collectif des consommateurs contre tous les prévenus sauf M. Lejeune dont le rôle était exclusivement le sauvetage des personnes. La fédération a un double agrément au titre de la consommation et de l'environnement et fonde sa constitution sur l'atteinte à l'environnement causée par la marée noire et l'atteinte à l'intérêt des consommateurs dont la sécurité sanitaire et le droit à l'accès aux plages ont été remis en cause.

Maître Cartron estime que la Bretagne est actuellement le déversoir de l'autoroute maritime le long de ses côtes, que la jurisprudence actuelle du Tribunal de Grande Instance de Brest en matière d'indemnités dans les cas de dégazage est « ridicule » et que la condamnation du tribunal pénal de Paris doit être exemplaire. Il demande pour chaque fédération départementale concernée à titre d'indemnité pour atteinte à l'intérêt des consommateurs 30.000 € et à l'environnement 20.000 €.

**Maître Leclerc et Maître Riegler**  
**Communes du Finistère Sud (Quimper, Penmarc'h, Le Guilvinec, Communauté de Communes de Quimper) et Confédération Maritime.**

Maître Leclerc rappelle que nombre de victimes ont déjà disparu, frappées par la marée noire et la faillite consécutive de leur activité. Il demande au tribunal une décision rapide pour éviter la disparition d'autres parties civiles. Il déplore la carence d'indemnisation du FIPOL et l'inapplication de la réglementation. La responsabilité de la pollution incombe à la chaîne qui a tiré profit de l'utilisation d'un navire en mauvais état. Pour l'avocat, la parcimonie de chacun des maillons de la chaîne de sélection et d'utilisation de l'*Erika* n'a d'égale que leur parcimonie pour indemniser les « petits » : ils ont en toutes circonstances été

guidés par le profit. Il estime qu'après la pollution des côtes, il y a eu pollution des esprits durant tout le procès avec un brouillage des pistes par des prévenus qui ont tenté de diluer leur responsabilité en se partageant les rôles. Ils sont solidairement responsables pour l'avocat, et s'ils ont joué à la roulette russe, ce n'est pas à eux-mêmes qu'ils faisaient courir des risques.

Il demande au tribunal une indemnisation rapide pour le délit de pollution.

Maître Riegler, de même, regrette que le procès se soit déroulé « sans public » en raison de l'éloignement et du prix des transports et des hébergements dans un procès de 4 mois : les « petits » ne sont pas là physiquement et ont été judiciairement « liquidés ». Il juge intolérable l'attitude des prévenus dont la plupart n'assistent même pas aux audiences. Citant T. Desmarets, alors président de Total, « personne ne sera abandonné », il affirme qu'au contraire « les petits n'ont pas été indemnisés et ne retomberont jamais sur leurs pieds s'il n'y a pas de condamnation » et oppose « leurs bottes noires de mazout aux chaussures cirées des prévenus ».

Il demande au tribunal de ne pas oublier ces petits qui vivent de la mer et ont vu leur outil de travail, leur santé et leur quotidien détruits et de tenir compte des demandes des parties civiles pour remettre en état le littoral avant le prochain naufrage.

### **Maître Marchand**

#### **Office Français pour la Fondation de l'Education En Europe (FEEE)**

La FEEE fondée il y a 30 ans aux Pays-Bas fédère des offices dans 40 pays pour la promotion du développement durable par l'éducation à l'environnement ; l'office français a été créé en 1983. La FEEE entend favoriser le « tourisme durable ». Un de ses programmes est le Pavillon Bleu attribué aux communes littorales et aux ports, label très recherché pour sa « garantie d'une eau pure ».

Après la catastrophe de l'*Erika*, la FEEE a eu une activité fortement accrue de conseil auprès des communes touchées. Malgré tous les travaux réalisés, 25 communes (40% des communes touchées) n'ont pu obtenir le label Pavillon Bleu en 2000. Alors que le label était en plein essor et la France en tête du palmarès européen en 1999, L'Espagne est devenue n°1 en 2000. Les communes victimes de la marée noire ont été doublement punies en n'obtenant pas le label.

Pour tous les chefs d'implication, maître Marchand demande 100.00 € de réparation au titre du préjudice matériel (les frais occasionnés par les contrôles et visites supplémentaires, et l'activité concentrée sur l'*Erika*) et 650.000 € au titre du préjudice moral.

### **Maître Le Briero**

#### **Environnement 56**

Environnement 56 est une association morbihannaise, membre de FNE (France Nature Environnement), qui agit en particulier pour la protection des espaces naturels. Elle n'a pas de salariés et a privilégié l'action de terrain, laissant la gestion des moyens matériels aux « grosses associations ». Dès le 26 décembre 1999, elle a mobilisé ses membres pour l'accueil et l'encadrement des bénévoles et l'organisation des centres de soins des oiseaux. Le Morbihan a subi l'impact de la marée noire pendant 6 mois, et particulièrement la faune marine et l'avifaune de son Golfe, site Ramsar, également classé Natura 2000.

Maître le Briero revient sur les responsabilités des prévenus qui ont failli au principe de précaution et sont tous coupables du délit de pollution, et notamment la faute caractérisée de la société de classification RINA qui connaissait l'état de l'*Erika* et celle de Total, société internationale, qui devait d'autant plus respecter le droit à l'environnement français que son siège est en France mais a manqué de rigueur dans le choix du navire. Il réclame 20.000 € de réparations au titre du préjudice moral.

### **Maître Bocquet (représenté par Maître Briand)**

#### **Comité Régional des Pêches de Bretagne**

Le Comité des Pêches de Bretagne, organisation professionnelle, représente 6.000 membres ; avec le secteur de la commercialisation, la filière emploie 18.000 personnes.

Après la marée noire de l'*Erika*, le FIPOL a indemnisé le préjudice économique. Cependant, la liberté du travail a été atteinte par l'impossibilité des bateaux à sortir en mer avec des nappes de pétrole en surface ou immergées et la méfiance des consommateurs vis-à-vis des produits de la mer. L'intérêt collectif de la profession a été atteint, l'avocat demande 160.000 € de réparations.

### **Maître Briand Syndicat Mixte de protection du littoral breton (Vigipol)**

Association historique fondée en 1980 à Pleumeur Bodou après le naufrage de l'Amoco Cadiz, Vigipol regroupe les collectivités (communes, départements et bientôt régions) de Bretagne et du littoral de l'ouest de la France et représente 1200 km de littoral « développé ».

Maître Briand rappelle que le procès de l'Amoco Cadiz aux Etats-Unis a défini la responsabilité civile et commerciale de tous les maillons de la chaîne mais n'a permis qu'une faible indemnisation. Les marées noires constituent pourtant un préjudice chronique « depuis l'époque où les déchets d'hydrocarbures du Torrey Canyon étaient stockés dans les champs de choux-fleurs » : préjudice à la fois matériel, d'image et écologique. Le Syndicat Vigipol poursuit en France les auteurs de rejets accidentels ou illicites dans l'intérêt collectif, et s'est ainsi porté partie civile dans 42 affaires de dégazage. Dans le cas de l'*Erika*, il ne porte pas son action contre les représentants des autorités de l'état qui défendent avec de pauvres moyens le même littoral que lui.

Député à l'époque de la discussion de la loi du 5 juillet 1983, maître Briand se déclare bien placé pour appréhender la volonté du législateur français : aucun texte international n'interdit à un côtier de protéger son littoral. Il considère que la thèse de l'incompatibilité de la loi nationale avec la convention MARPOL est un faux débat puisque le rejet dont il s'agit ici n'est pas lié à l'exploitation du navire mais à un accident de mer. Mais même en cas d'avarie, l'irresponsabilité est conditionnée dans la règle 11 de MARPOL et la faute de témérité à l'origine de l'avarie permet de sanctionner tous ceux qui ont agi en amont. L'avocat ne veut pas analyser en détail toute la chaîne à la place du Ministère Public mais dit retenir la responsabilité de tous les acteurs de cette « chronique d'un bateau dévoré par la rouille ». Il demande réparation de l'atteinte à l'intérêt collectif sur le fondement du délit de pollution, sans détailler le préjudice moral et le préjudice écologique.

### **Maître Bourdon Amis de la Terre**

Maître Bourdon met en avant l'importance des conséquences juridiques de ce procès et le lien entre la conscience du risque et la responsabilité. Il remarque d'une façon générale que le niveau de connaissance du risque s'est élevé année après année, ainsi que le niveau de connaissance des mesures à prendre pour l'éviter. C'était le cas en 1999 chez Total qui avait en outre mis l'environnement au centre de ses préoccupations. Pour l'avocat, la défense de Total est paradoxale : le groupe ne nie pas sa connaissance et ses compétences mais organise son irresponsabilité juridique en se désengageant par exemple du transport de ses produits. Maître Bourdon ne reproche pas aux agents du vetting de Total de ne pas « lire la corrosion à travers les coques », mais d'avoir renouvelé un risque dont il connaissait l'existence. L'affrètement d'un navire tel que l'*Erika* était un arbitrage entre risque et profitabilité ; un arbitrage à risque, renouvelé, voire chronique, constitue alors un défaut de précaution et l'élément constitutif de la faute.

L'avocat chiffre à 50.000 € le préjudice pour les Amis de la Terre au titre du délit de pollution.

### **Robin des Bois**

Extraits de l'intervention de l'association disponible à l'adresse :

[http://www.robinderbois.org/communiqués/mer/mareenoire/2007/extraits\\_conclusion\\_erika.pdf](http://www.robinderbois.org/communiqués/mer/mareenoire/2007/extraits_conclusion_erika.pdf)

**Maître Ferré et Maître Kelidjian  
Ligue de Protection des Oiseaux (LPO)**

Maître Ferré rappelle l'engagement de la LPO et de ses bénévoles dès les premiers jours de la marée noire, face aux 4.000 oiseaux mazoutés arrivés à la côte rien que le 26 décembre 1999.

L'avocat implique la responsabilité de tous ceux qui, alors qu'ils avaient connaissance des déficiences de l'*Erika* ou sans avoir vérifié sa fiabilité, ont choisi de la faire naviguer, ont réduit les dépenses d'entretien au détriment de la sécurité, ont délivré des certificats fictifs sans contrôle des structures ou n'ont pas tout fait pour sauver le navire : l'armateur G. Savarese, le gestionnaire nautique A. Pollara, « l'armateur disposant » Selmont (en les personnes de Messieurs Ducci et Clemente), le capitaine Mathur, la société de classification Rina, Total et les militaires représentants les autorités côtières coupables de laxisme, voire de mensonge [sur l'efficacité des moyens de détection infrarouge].

Maître Kelidjian rappelle que la référence en matière de marée noire était jusqu'alors l'Amoco Cadiz et ses 230.000 t de pétrole brut. Avec 20.000t de fuel, l'*Erika* a pourtant causé une hécatombe ornithologique 130 fois plus meurtrière : les plus basses estimations chiffrent à 150.000 le nombre d'oiseaux morts, les plus hautes à 300.000. Le premier oiseau mazouté d'un pétrole inhabituellement gluant est arrivé le 14 décembre 1999. Contacté en raison de sa connaissance du produit, Total n'a offert qu'une machine à nettoyer les oiseaux munie du logo du groupe, non calibrée pour le guillemot, l'oiseau le plus touché. Plus tard, il versera 2 millions de francs pour le sauvetage d'urgence, et 2 autres millions qui deviendront en 2002 un « don gratuit pour les oiseaux en détresse ». A l'inverse, le public s'est massivement mobilisé ainsi que la LPO, « seule association spécialisée », qui a organisé la mise en place des centres de soins aux oiseaux, et la coordination avec les bénévoles et les associations locales.

Les frais matériels engagés par la LPO ont été partiellement pris en compte par Polmar ; contrairement à l'éthique et à l'équité, le FIPOL a refusé toute indemnisation au motif que l'association avait reçu des dons du public. Maître Kelidjian demande donc l'indemnisation de ce préjudice matériel résiduel chiffré à 303.000 € ainsi que 800.000 € pour le préjudice moral lié à la rupture de l'objet social de l'association.

La LPO demande aussi au tribunal de reconnaître et de condamner le préjudice écologique, « rupture entre le vivant et son milieu ». Il s'agit d'établir le droit du vivant non commercial et de chiffrer en ce qui concerne la LPO, le préjudice lié à l'avifaune. En se basant non pas sur les estimations et extrapolations, mais sur la comptabilité stricte des oiseaux arrivés à la côte morts ou vivants, 2 méthodes d'évaluation donnent sensiblement la même valeur monétaire de 11 millions.

Maître Kelidjian insiste sur la nécessaire responsabilisation à une époque où l'on parle de développement durable. Le dommage écologique doit avoir vocation à être réparé, même si dans le cas de l'*Erika*, la disparition locale de l'eider à duvet semble définitive faute d'étude de faisabilité et de programme de réintroduction. L'avocat de la LPO conclut en demandant au tribunal de reconnaître le dommage écologique et de prendre une décision de référence en décidant de l'indemniser.

**Maître Quimbert et maître Lévy  
Commandant Mathur**

Maître Quimbert présente la constitution de partie civile du capitaine de l'*Erika* comme un acte fort : il s'agit de montrer que le Commandant Mathur est dans le camp des victimes, qu'il n'y a pas de collusion entre lui et les autres prévenus et que contrairement aux interrogations de l'instruction « il n'est pas complice ou à la solde de l'armateur, ou des opérateurs du P&I Club ». L'avocat du capitaine regrette que la plupart des parties civiles n'aient pas compris qu'il était « la première victime » ainsi que les conditions de sa prise en charge, de son interrogatoire puis de sa garde à vue prolongée et de sa détention, dès le sauvetage. A son sens, le commandant Mathur pourrait se porter civile contre tous les prévenus des délits d'« absence volontaire des mesures destinées à combattre un sinistre dangereux

pour les personnes », « mise en danger d'autrui par violation manifestement délibérée d'une obligation réglementaire de sécurité ou de prudence » ou « complicité de mise en danger ». Cependant, il exclut toute action contre les militaires pour lesquels il n'a que de la reconnaissance, contre Messieurs Ducci et Clemente dont il ne voit pas le rôle nautique, contre M. Thouilin pour lequel aucun élément matériel ne peut fonder un délit de complicité, et contre Giuseppe Savarese et Antonio Pollara dont seuls les collaborateurs ont été fautifs. Maître Quimbert regrette en ce sens que les sociétés Panship et Tevere n'aient pas été mises en examen, de même que l'inspecteur Alga de la société de classification RINA qui a signé le dernier certificat à Augusta et M. Amitrano qui a supervisé les travaux de Bijela pour Panship et se trouvait aussi à Augusta pour la visite annuelle. Il se déclare particulièrement perplexe devant l'absence d'action contre le chantier de Bijela auteur des travaux ; le dossier *Erika* a selon lui été mal conduit et mal instruit.

Pour Maître Quimbert, le premier responsable de la catastrophe, sinon le seul et exclusif est donc la société de classification RINA ; il dit ne pas comprendre la demande d'immunité de RINA et rappelle plusieurs cas où des sociétés de classification ont été condamnées. Le commandant Mathur, à l'époque du naufrage, est un homme mûr, avec une bonne formation théorique et pratique, 18 ans de navigation dont 6 sur des pétroliers. Il s'est déplacé au siège de l'armement à Gênes avant sa prise de commandement et y a fait « bonne impression », a rejoint le bord en doublure avec le commandant précédent et a pu prendre connaissance de l'équipage et de tous les espaces du navire, y compris les ballasts lors de l'escale de Novorosiirsk. Il a signalé l'état de corrosion alarmant du ballast avant tribord dans un rapport envoyé à Panship, a constaté dans les documents de bord que le problème de corrosion avait déjà été mentionné par RINA et a manifesté son inquiétude auprès de l'inspecteur Alga lors de la visite d'Augusta. N'ayant pas « les compétences d'un inspecteur de société de classification », il s'est ainsi trouvé rassuré quand RINA a délivré le certificat du navire. Maître Quimbert rappelle que selon tous les experts, les conditions météo rendaient difficiles une connaissance complète de la situation à bord et particulièrement l'état du bordé de muraille ; l'AFCAN (Association Française des Capitaines de Navires) a estimé que le commandant Mathur avait fait ce que tout commandant compétent aurait fait et tout l'équipage de l'*Erika* a approuvé les actions de son capitaine. S'appuyant sur les rapports des états, celui de l'Autorité Maritime Maltaise et celui du BEA-Mer, l'avocat du commandant pointe deux causes principales dans le naufrage de l'*Erika* : la corrosion et les travaux de réparation effectués « en dépit du bon sens » à Bijela. S'il n'avait pas cassé au large de Penmarc'h, le navire déjà fragile, mal réparé aurait cassé ailleurs à la première houle croisée. Il a cassé aux points identifiés par le commandant Mathur. La corrosion était un point à surveiller en permanence dans un navire pré Marpol fragilisé par les modifications des citernes à ballast. La corrosion a été objectivement constatée sur les épaves ; Maître Quimbert regrette « de ne pas voir plus de choses sur les travaux ». Mais le fait est que c'est à la société de classification que le plan des travaux est soumis, c'est elle qui les approuve, valide les mesures, les échantillonnages de tôles et surveille la réalisation des réparations. L'avocat du commandant Mathur demande de garder en tête « l'inquiétant rapport Pischeda » : RINA savait qu'elle mettait en danger la vie de l'équipage. « Le jugement est attendu par tous les marins du monde ».

Maitre Levy revient sur « les négligences en amont et l'esprit de lucre qui ont abouti au choix de fermer les yeux sur les carences de l'*Erika* ». Le commandant Mathur est à la fois victime de la globalisation, payé moins cher et sans droit de réclamer, et du cynisme de ses co-détenus, notamment RINA qui s'est toujours défaussé de ses responsabilités sur le capitaine de l'*Erika*, tant dans la presse qu'à l'instruction. Pour le capitaine déconsidéré et qui ne peut plus naviguer, l'avocat évalue le préjudice matériel de sa baisse de salaire, et le préjudice moral à 730.000 €.

## **Maitre Lepage et Maître Huglo Communes de Loire Atlantique et de Vendée**

Maître Lepage demande au tribunal une condamnation exemplaire. Elle remarque qu'aucun voyage du navire, ni aucun travaux n'étaient prévus en janvier et s'interroge sur une « volonté délibérée d'accident au vu de l'état lamentable du navire ». Si on ne peut prouver une volonté de « couler le bateau », on peut voir que les conditions du voyage (excès de poids, conditions météo, insuffisance de soutes, un capitaine qui ne connaissait pas la Manche) étaient des facteurs favorisant l'accident et qu'aucune réparation visant à l'éviter n'a été entreprise préalablement. L'avocate reproche au commandant Mathur des « erreurs de navigation », sa « dissimulation de la pollution » et son « double discours qui ont

empêché les secours » et regrette que l'*Abeille Flandre* n'ait pas été alertée dès 14 h 08 le samedi 11 décembre 1999. Elle explique que l'assurance de l'*Erika* aurait pu couvrir une bonne partie des dettes de l'armateur Savarese à la Bank of Scotland. Elle estime que l'armateur et son gestionnaire Antonio Pollara ont « multiplié les dissimulations pour obtenir des certificats de complaisance ». De même elle ne croit pas à la thèse qui veut que l'*Erika* était le seul navire disponible à l'affrètement ; au contraire, Total avait « besoin d'un navire poubelle pour transporter du fuel n° 2 », a choisi délibérément l'*Erika* bien avant décembre 1999 et cette garantie du choix de Total était d'ailleurs un argument pour convaincre Messieurs Ducci et Clemente d'affréter à temps le navire.

Maître Lepage insiste sur la nature de la cargaison et les procédures visant à la faire qualifier de déchets. Il y a de toute façon eu un manquement manifeste à l'obligation de sécurité. « On a fait voyager une cargaison toxique sur un navire pourri sans prendre de précautions », Total en particulier n'a pas respecté sa charte Environnement, a pris délibérément un maximum de risques et doit réparer les dommages causés.

Maître Huglo demande au tribunal une décision qui entrera dans l'histoire : pas seulement une condamnation pénale de principe mais des condamnations civiles exemplaires. Il est important de rendre la justice sur le long terme et de ne pas faire subir le coût de la catastrophe aux communes mais bien aux pollueurs. Concernant les communes il demande réparation intégrale du différentiel non indemnisé par le FIPOL au titre du préjudice matériel, ainsi que réparation pour le préjudice moral qu'a constitué l'atteinte portée à l'image de marque des communes.

### **Maitre Corbier et Maitre Valent Amis des Collectifs Marées Noires**

Maître Valent expose la recevabilité de l'action de l'association constituée originellement le 15 décembre 2000 en réaction à la catastrophe et demande 1 € symbolique au titre de réparation du préjudice moral.

Maître Corbier rappelle qu'il y a risque dès qu'un navire prend la mer. La mer, milieu hostile a toujours généré des fortunes de mer. Cependant aujourd'hui, c'est la mer qu'il faut protéger des navires.

La faute inexcusable de l'armateur est retenue depuis les années 70 quand il a manqué à son obligation de fournir un navire en état de naviguer. Il s'agit ici de Giuseppe Savarese, propriétaire de l'*Erika*, malgré ses sociétés écran, mais aussi d'Antonio Pollara, gestionnaire nautique et armateur de fait de par l'actuelle séparation entre exploitation et possession. L'avocate propose de reconnaître la faute inexcusable par rapport à une obligation de résultat en matière de sécurité maritime, analogue par exemple à l'obligation de sécurité au travail. Dès lors que l'armateur, l'exploitant ou l'affréteur ont manqué à l'obligation de sécurité maritime en matière de transport d'hydrocarbures, leur faute est inexcusable et leur responsabilité avérée. Pour Maître Corbier il faut que cesse la conduite antisociale qui consiste à multiplier les intervenants qui n'assument rien. L'avocate reproche à Total sa volonté d'échapper à toute responsabilité en renonçant à la propriété des navires qui transportent ses produits puis en ayant recours à des affrètements au voyage qui lui enlèvent toute responsabilité sauf en cas de faute inexcusable. Mais avoir eu connaissance d'un risque, et avoir choisi de le faire courir, ne peut-il justement être considéré comme un manquement à l'obligation de résultat de sécurité et une faute inexcusable ?

Le risque zéro n'existe pas en mer, mais pour qu'il ne soit plus une fatalité dont personne n'est responsable, il s'agit au contraire de faire reconnaître les responsabilités, non de les diluer.

### **Maître Treille Commune du Croisic**

La commune du Croisic, à la pointe de la presqu'île de Guérande a été touchée le 26 décembre de tous les côtés est, ouest, sud, sur ses 9 km de côtes rocheuses. La crainte des 4278 croisicais est de ne pas voir rendue la décision qui obligerait à un changement de comportement.

Maître Treille demande réparation d'un préjudice matériel, d'image, écologique et moral. Il regrette les critères discrétionnaires du FIPOL qui a refusé de rembourser les achats de matériel tel les criblouses aujourd'hui inutiles pour une commune qui n'a pas de plage. Le préjudice écologique est difficile à

évaluer, à localiser et à réparer ; il propose de faire faire une expertise complémentaire. Le préjudice moral est lié à celui de l'image ; la Côte sauvage du Croisic a été dévastée, et son image de qualité naturelle a été durement atteinte. Le doute ne s'est pas dissipé malgré les campagnes de communication et la mise en place d'un « observatoire ».

L'avocat revient sur les conditions dans lesquelles la catastrophe a eu lieu. Il accuse le « comportement prédateur des compagnies pétrolières et de toute la chaîne du transport maritime ». Le naufrage de l'*Erika* n'est pas dû à une fortune de mer mais à une chaîne de décisions au premier rang de laquelle se trouve Total. Il réclame une obligation de sécurité pour le transport de matières dangereuses, vis-à-vis des tiers et de l'environnement. Pour Maître Treille, « Total ne pouvait pas ne pas savoir, et a fait fi des risques » en utilisant des procédures de vetting allégé sans examen physique des citernes et en ne vérifiant pas la limite de la date d'acceptation, alors même que le groupe se présente comme un champion de l'environnement. Il regrette que les dirigeants d'entreprise qui définissent la politique d'entreprise ne soient pas sur le banc des prévenus et insiste sur le « comportement intentionnel » : « dans la politique de cost killing, il y a des risques qu'on peut prendre ».

La justice doit démontrer que l'Homme a droit à un environnement sain » conclut Maître Treille.

### **Maître Genty Commune de Penestin**

Penestin, commune la plus au sud de la Bretagne, et ses falaises ont pris la pollution de l'*Erika* de plein fouet. Maître Genty demande l'indemnisation du préjudice matériel résiduel non remboursé par le FIPOL, notamment les achats de cribeuses et la réfection du sentier côtier. Il insiste sur le préjudice d'image qui frappe d'autant plus une petite commune qui n'a que le tourisme pour assurer ses ressources fiscales : l'impact relatif est d'autant plus fort. Le préjudice écologique a aussi été d'autant plus grand à Penestin que la commune a choisi de protéger sa côte par un POS strict en matière de classement ; les communes sont les premières touchées et l'avocat demande une contribution pour la restauration du patrimoine écologique.

### **Maître Bonnot, représenté par Maître Genty ANEL (Association Nationale des Elus du Littoral)**

L'ANEL agit pour faire reconnaître le « fait littoral » et sa particularité en ce qui concerne l'aménagement, la préservation et la mise en valeur du littoral. Maître Genty rappelle que 60 % des communes littorales, 5 départements et 3 régions ont été touchées par la pollution de l'*Erika*. L'ANEL est intervenue au début de la catastrophe pour pallier « aux flottements du plan Polmar-Terre ». L'avocat demande donc réparation du préjudice matériel résiduel ainsi que du préjudice moral et immatériel d'image négative subi par les communes touchées.

Maître Genty précise que l'ANEL regrette la mise en examen des représentants de la Marine Nationale et l'amalgame dommageable ainsi fait entre les sauveteurs et les pollueurs.



**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)