

50.60.10.02.05  
Le Temps d'Ormeau

PATRICK GARDIN

## Renaud Le Breton de Vannoise, président d'un procès hors normes

Il a donné le ton dès l'ouverture du procès de l'incendie du tunnel du Mont-Blanc.

Après s'être brièvement prêté au jeu des caméras, le président Renaud Le Breton de Vannoise a lu une déclaration à l'intention de l'assistance. Conscient des particularités qui entourent cette affaire, de la souffrance humaine découlant des faits, du nombre des parties et de la technicité des débats, le magistrat a appelé de ses vœux «que cette salle d'audience soit un lieu où le débat judiciaire, par application sereine du droit, puisse se nourrir de toutes ses vertus: la recherche sans concession de la vérité dans le respect des droits de toutes les parties, la loyauté et le respect de la dignité de la personne humaine».

Entouré de deux autres juges, ainsi que d'un suppléant, Renaud Le Breton de Vannoise a été nommé à la tête du Tribunal de grande instance de Bonneville spécialement pour ce procès. L'homme a une quarantaine d'années et une double carrière derrière lui. Il a alternativement occupé des postes dans la magistrature et dans l'administration comme secrétaire général puis sous-préfet. Avant d'arriver en Haute-Savoie, il siégeait à la tête du Tribunal de grande instance de Dinan, dans les Côtes d'Armor. «Il a l'avantage de connaître les rouages des deux systèmes, il est à la fois ferme et courtois et dispose d'un sens aigu de l'organisation», dit de lui le bâtonnier de l'ordre des avocats de Bonneville, Patrick de Ribes. Des qualités qui seront nécessaires pour mener à bien un procès d'une complexité rarement atteinte et dont la justice française tient à faire un modèle du genre.

**Fati Mansour**

**Lire aussi en page 9**

HAUTE-SAVOIE • Les enquêteurs ont détaillé minute par minute le déroulement de la catastrophe du 24 mars 1999. Ils ont aussi mis en évidence une série de dysfonctionnements

# Procès du Mont-Blanc: chronologie d'un cafouillage monumental

Fati Mansour, Bonneville

Deux heures pour exposer les faits, ou plutôt la chronologie d'un monumental cafouillage. Les enquêteurs du SRPJ de Lyon se sont prêtés jeudi à ce que le président du Tribunal correctionnel de Bonneville a appelé une «simple introduction» aux circonstances de la catastrophe du tunnel du Mont-Blanc. Celle-ci en dit pourtant déjà long sur les nombreux défauts et ratés qui ont transformé ce sinistre en tragédie.

«Les fumées ont été détectées en retard»

Le quatrième jour de ce procès fleuve était consacré à l'évocation minutieuse de ce sombre 24 mars 1999, de 10h46, heure d'entrée du camion conduit par le chauffeur belge Gilbert Degrave, à 18h30, heure d'évacuation des pompiers et autres employés bloqués dans la fournaise. Des 39 malheureux qui ont péri asphyxiés ou brûlés, il n'en est à ce moment-là encore guère question. Lors de l'alerte, le service d'incendie de Chamonix a été avisé qu'aucun usager ne se trouvait dans le tunnel. Il faudra attendre le 26 mars, soit plus de 50 heures, pour maîtriser l'incendie et surtout prendre l'ampleur du désastre.



DEVANT LA JUSTICE

Retour donc au camion d'où s'échappent les fumées. Alerté par des appels de phares d'automobilistes arrivant en sens inverse, Gilbert Degrave décide de poursuivre sa route. Son tracteur ne perd pas de puissance et rien ne clignote au tableau de bord. Progressivement, les choses s'aggravent et il est contraint de s'immobiliser au kilomètre 6. Il dira avoir tenté de s'emparer de l'extincteur sous son siège. Des témoins affirmeront au contraire que le



Vue de l'intérieur du tunnel du Mont-Blanc après la catastrophe. Le 24 mars 1999, l'incendie d'un camion y provoquait la mort de 39 personnes.

COURMAYEUR, 25 MARS 1999

chauffeur se serait sauvé tout de suite vers l'Italie.

Dans la cabine de surveillance côté français, les choses se passent pour le moins lentement. Pas moins de 28 autres véhicules, pénètrent dans l'ouvrage avant que les feux ne soient mis au rouge et les péages fermés. Pour le commissaire divisionnaire Eric Voulleminot, le constat ne fait guère de doute: «Il y a eu détection tardive des fumées et avis tardif aux pompiers.» Les équipages de secours de la société concessionnaire du tunnel s'engouffrent dans la fournaise mais ne sont pas équipés pour affronter un tel sinistre. Leurs véhicules percutent les murs, ils doivent se mettre à l'abri dans des refuges.

Les sapeurs-pompiers de Chamonix ne feront pas beaucoup mieux. Une seconde équipe est dépêchée sur place pour porter secours à la première. Les incidents se succèdent et les réserves d'air s'épuisent. Après moult péripéties, les hommes du feu parviennent à

ressortir du tunnel. L'un d'eux, l'adjudant-chef Tosello, y perdra la vie. Vers 18h40, une mission de reconnaissance est organisée. Dans une niche de sécurité, celle-ci découvre les corps de deux personnes. Mais il est déjà bien trop tard. La fumée a complètement envahi les lieux et aucune autre intervention ne sera tentée.

Côté italien, c'est pire. Le système de détection des incendies est partiellement en panne, il n'existe pas d'alarme opacité qui signale la fumée, et la société concessionnaire ne dispose d'aucun service de secours propre. Il faut alerter les cinq pompiers mobilisés à Courmayeur, qui, eux, devront ensuite appeler des renforts à Aoste. Soit à quarante minutes de route. Plus grave et contrairement à toutes les consignes de sécurité, le système de ventilation a été en quelque sorte inversé. La gaine air vicié a été mise sur position air frais. Ce qui fait dire à un témoin que «le boudin de fumée qui sortait du tunnel était ré-aspiré vers l'intérieur.»

Tous ces éléments seront approfondis à l'infini durant ces trois mois de procès. Le commissaire a pourtant déjà tenté une synthèse: «Il semble que la catastrophe ait eu plusieurs causes conjoncturelles et structurelles.» Parmi ces dernières, la coexistence de deux salles de régulation, l'impossibilité pour une équipe de prendre le commandement des opérations, l'incompatibilité des équipements, l'absence de réflexion globale sur la sécurité de l'ouvrage.

Aux nombres des causes conjoncturelles, le policier relève les retards manifestes, la non-application des consignes, la mauvaise information des pompiers. «Il semble que la longueur de ce tunnel ne soit pas de 11,6 kilomètres mais bien de deux fois 5,8 kilomètres», a-t-il ajouté pour décrire l'absence de coordination entre Français et italiens. Sans oublier l'impossibilité pour les victimes de fuir cet enfer. Des victimes dont le sort sera examiné dès lundi prochain.

# Tunnel du Mont-Blanc : la chronologie des faits révèle de nombreux dysfonctionnements

Les responsables ont semblé réagir tardivement



TRIBUNAL DE BONNEVILLE  
Procès du tunnel du  
Mont-Blanc / 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup>  
jour d'audience

BONNEVILLE (Haute-Savoie)  
*de notre envoyé spécial*

Dans l'immense prétoire provisoire du tribunal de Bonneville, le silence est total. Ce jeudi 3 février, au procès de l'incendie du tunnel du Mont-Blanc, deux hommes sont à la barre des témoins : le commissaire Eric Vouilleminot, directeur de l'enquête, et son adjoint, Philippe Justo. Ils viennent d'exposer, pendant près de deux heures et devant une salle particulièrement attentive, le déroulement des faits tels qu'ils ont pu les reconstituer. Le récit est dit sur un ton monocorde. La chronologie est détaillée avec une froide précision. Et cela suffit à comprendre l'enchaînement dramatique, les dysfonctionnements, les carences et les défaillances qui ont conduit à la catastrophe du 24 mars 1999, où 39 personnes ont péri.

Ce jour-là, « la longueur du tunnel n'était pas de 11 600 mètres, mais de deux fois 5 800 mètres », résume Eric Vouilleminot. Manière de dire que le pire aurait sans doute pu être évité si les responsables français et italiens du tunnel avaient su, comme l'aurait voulu le simple bon sens - mais aussi et surtout le règlement technique d'exploitation datant de 1968 -, travailler en parfaite coordination. Au lieu de cela, chacun a agi dans son coin, ne se souciant pas toujours de ce que faisait le voisin, le tout dans une improvisation et une désorganisation qui, après coup, font froid dans le dos. L'examen minutieux des événements le démontre.

## « BOYAU DE LA MORT »

Il est 10 h 46 quand le poids lourd conduit par un chauffeur belge, Gilbert Degrave, pénètre dans le tunnel par l'entrée française. Les premières fumées suspectes sont repérées par des usagers qui circulent en sens inverse, alors que le camion roule au niveau du garage 16, soit environ à la moitié du tunnel. Des appels de phare alertent Gilbert Degrave, qui actionne ses feux de détresse et stoppe son camion, sur la chaussée, au niveau du garage 21, à 6 540 mètres de l'entrée française du tunnel. Il sort de sa cabine et prend la fuite vers l'Italie, alors que les fumées se font toujours plus denses et que des flammes apparaissent sous le camion.

Déjà, des automobilistes venant d'Italie pressentent un danger et font demi-tour. Dans l'autre sens, les véhicules roulant derrière le

camion du routier belge « se rapprochent, progressant dans le nuage de fumée », précise le commissaire Vouilleminot. Seuls trois chauffeurs routiers ont le réflexe de doubler le camion en feu. Ils seront les seuls survivants parmi les personnes qui suivaient le poids lourd de Gilbert Degrave.

Pendant ce temps, les responsables de l'ouvrage, tant côté français qu'italien, ont semblé bien lents à réagir. « L'ampleur de la catastrophe va se jouer dans les minutes qui vont suivre dans les salles de régulation », assure l'enquêteur. Le péage d'accès est fermé à 10 h 55 en France, alors que l'alarme d'opacité, prévue pour se déclencher quand le taux de fumée atteint un certain seuil, s'est mise en route à 10 h 52.

Pendant ces trois minutes, cinq camions et cinq voitures sont entrés dans ce qu'un témoin a qualifié de « boyau de la mort ». Quand prend conscience de ce qui se passe, le régulateur français réagit mais trop tard sans doute : il pousse la ventilation d'air frais à son maximum, téléphone à son homologue italien pour le prévenir, et alerte les sapeurs-pompiers de Chamonix, 10 h 58, en appelant le 18, alors qu'il dispose d'une ligne directe.

Le premier équipage de secours ne parvient à l'entrée du tunnel qu'à 11 h 09 et pénètre dans l'ouvrage sans savoir ce qui l'attend, puis que les responsables du tunnel n'ont donné pour l'heure qu'une information : « Il n'y a aucun usage à l'intérieur. » Faux, évidemment.

Mal préparés à ce genre d'intervention, les pompiers semblent eux aussi dépassés : leur matériel n'est pas compatible avec celui du tunnel ; ils n'ont pas suffisamment d'appareils respiratoires et aucun moyen de communication avec la salle de régulation. Autant d'anomalies qui auraient pu être corrigées l'occasion d'exercices de sécurité. Mais le dernier remonte à... 1973.

Dans la salle de régulation italienne, la situation n'est pas mieux maîtrisée. Le régulateur laisse, pendant de longues heures, la ventilation en position soufflage d'air frais, plutôt qu'en extraction d'air vicié. Ce qui contribue à attiser l'incendie et pousser les fumées vers les véhicules. Par ailleurs, « le système de détection incendie était partiellement en panne et il n'y avait pas d'alarme d'opacité », indique le commissaire Justo. A 10 h 56, le péage est fermé de ce côté-ci de la frontière, mais le régulateur n'active pas la sirène d'alarme. « Pour ne pas créer de nouvelles tensions », expliquera-t-il aux enquêteurs.

Acacio Perei

de l'histoire

«cio che tanto è un atto non  
«lterato dal nostro ordinamento».  
«turo il commento di Roberto For-  
no la mobilità in tutta la Lombar-  
dia».

M.MOR.

maggiore  
risorse»

pestività. L'episodio di oggi è un  
nuto, però, in una stazione non pre-  
senziata, dove è più difficile far arri-  
vare le informazioni.

È il caso di tornare a presenzia-  
re quelle fermate?

No, i costi sarebbero insostenibili. Semmai possia-  
mo pensare di mettere dei video che trasmettano  
informazioni in tempo reale. È una delle soluzioni  
che stiamo studiando.

In Piemonte avete concesso la possibilità di uti-  
lizzare l'abbonamento interregionale anche per  
occupare i posti vuoti degli intercity. È una norma  
destinata a durare?

Per febbraio ci carichiamo di questo costo. Da marzo  
questa possibilità costerà dieci euro al viaggiatore e il  
resto del costo sarà coperto dalla Regione. Questo fin  
quando non sarà ristabilita una condizione normale su  
quella linea.

Si può estendere questa iniziativa ad altri casi?

L'iniziativa vale per quella situazione contingente,  
dove abbiamo posti liberi sugli intercity. Non voglia-  
mo snaturare la missione dell'intercity.

Lei ha di recente soppresso la divisione operati-  
va del trasporto regionale, nell'ambito della rior-  
ganizzazione di Trenitalia. Ne avranno benefici i  
pendolari?

Devo precisare che non è stata affatto soppressa  
la business unit del trasporto regionale e locale,  
che anzi viene rafforzata nelle competenze di ge-  
stione del business. Abbiamo invece unificato le  
competenze operative in una stessa struttura che  
ricomprende passeggeri di lunga percorrenza e re-  
gionale. In questo modo creeremo tutte le sinergie  
possibili nell'utilizzo del materiale rotabile e del  
personale di macchina. Se abbiamo dei locomotori  
o dei macchinisti liberi in una delle due attività e  
insufficienti nell'altra, perché non dovremmo utiliz-  
zarli con più sinergie? Sì, questo si tradurrà in un  
beneficio anche per i pendolari.

GIORGIO SANTILLI

# Monte Bianco



Carrozza del Tir che provocò l'incendio trascinata fuori dal tunnel del Bianco (Ap)

# Procès du tunnel du Mont-Blanc: le récit des vies brisées des familles de victimes

11.02.05

«A chaque fois que j'entre dans un tunnel, j'ai peur. Et quand j'en sors, j'ai toujours les larmes aux yeux, car je pense à mon mari.» Janes Mandelge est venue de Slovénie pour témoi-



DEVANT LA JUSTICE

gner devant le tribunal de Bonneville du chagrin qui ne la quitte plus depuis le 24 mars 1999. Son mari est mort dans l'incendie du tunnel du Mont-Blanc. Il était chauffeur de poids lourd.

Hier, les familles des 39 victimes de la catastrophe avaient l'occasion d'exprimer leurs souffrances. Plusieurs n'ont pas pu, tant l'émotion était grande. Celles qui ont eu la force de parler ont raconté le récit de leurs vies brisées. Devant la projection de la photo de son mari David, Florence Verdier a lu une lettre émouvante de leur fils Renaud, qui avait six ans au moment du drame: «Où est Papa? Est-il parti dans les nuages ou dans la fumée? Il m'arrive de croire que tu es encore en Italie et que tu reviendras.»

Président de l'Association des familles des victimes de la catastrophe du tunnel du Mont-Blanc, André

Denis a eu des mots très durs envers les accusés, surtout ceux qui étaient absents: «Vous m'avez détruit, mais je reste debout et sans certificat médical, contrairement à vous, qui n'avez pas la décence de faire face aux familles.» Meurtri, il s'en est pris à ceux qui ont «tué (sa) femme, (sa) fille, diplômée de l'Ecole hôtelière de Lausanne, et son fiancé». Il a regretté l'absence dans le box des accusés «des anciens dirigeants de l'entreprise concessionnaire». Parmi eux, l'ancien premier ministre Edouard Balladur, qui viendra à la barre le 10 mars comme témoin.

## Causes des décès examinées

De nombreuses familles s'en sont prises au concessionnaire du tunnel. «Au lieu d'investir ne serait-ce que 1% des bénéfices dans la sécurité, les responsables du tunnel voulaient plus d'argent, plus de profits, plus de salaire», a accusé Annie Lottin avant de demander au tribunal de «faire justice». Car les familles en sont persuadées: «Si le tunnel avait été mieux exploité, avec davantage de sécurité, il n'y aurait pas eu un tel drame», a clamé Myriam Kostons, dont le mari, Guido, chauffeur hollandais, a péri dans le tunnel.

Depuis le début de la semaine, le tribunal examine les causes des dé-

cès des victimes. 28 sont mortes dans leurs véhicules, situés à plus de 200 mètres du poids lourd belge qui s'est embrasé. Selon le toxicologue David Purser, «ces personnes, ne voyant pas les flammes, n'ont pas pris conscience du danger. Elles se sont crues en sécurité dans leur habitacle, mais ont péri par la faute de gaz asphyxiants (monoxyde de carbone et acide cyanhydrique) ou par hyperthermie.» Sept personnes sont mortes sur la chaussée, dont l'une de manière foudroyante, près du marchepied de son camion. «Certaines ont pu parcourir, avec une très faible visibilité dans la fumée opaque, jusqu'à 500 mètres; une s'est effondrée au bout de cinquante mètres», a expliqué l'expert anglais. Trois autres trouveront la mort dans un refuge, dont l'une, un motard italien qui avait sauvé des personnes, au bout d'une dizaine d'heures. Un sapeur pompier est aussi décédé d'une crise cardiaque.

David Purser a aussi apporté deux éléments plaidant en faveur du chauffeur de poids lourd belge Gilbert Degrave, l'un des accusés: «Il n'aurait pas pu éteindre l'incendie avec son extincteur. S'il était resté près de son camion en feu, il serait mort en trois à cinq minutes.»

Nicolas Merckling, Bonneville

# Les pompiers de Chamonix disent n'avoir pas été associés à la sécurité du tunnel

Les gestionnaires français de l'ouvrage seraient restés sourds à leurs appel



TRIBUNAL DE BONNEVILLE  
Procès du tunnel  
du Mont-Blanc  
17<sup>e</sup> jour d'audience

**BONNEVILLE (Haute-Savoie)**  
de notre envoyé spécial

Les pompiers du centre de secours de Chamonix en ont gros sur le cœur et sont venus le dire, jeudi 24 février, devant le tribunal correctionnel de Bonneville au procès de la catastrophe du tunnel du Mont-Blanc. Leur colère est contenue, mais, derrière le ton policé, on devine la rage d'avoir lancé des alertes sur les risques en matière de sécurité dans l'ouvrage, sans jamais avoir été véritablement écoutés. Rage d'avoir perdu un des leurs dans l'incendie du 24 mars 1999, en partie à cause de cette indifférence.

Le commandant Christian Comte, responsable du centre de secours à la date des faits, est particulièrement sévère à l'encontre des dirigeants français du tunnel. « J'ai très vite compris que nous n'étions pas en mesure de traiter un problème majeur susceptible de se produire dans le tunnel », déclare-t-il.

Conscient de cette faille, M. Comte a cherché à développer des contacts avec le responsable de la sécurité du tunnel du Mont-Blanc, pour tenter de mettre en place une stratégie commune.

« Mais, nos relations étaient tendues et cette société ne voulait pas que l'on s'immisce dans son système, raconte le témoin. On nous répondait qu'ils étaient capables de gérer seuls leurs problèmes et qu'on nous appellerait si besoin était. En réalité, j'étais pratiquement persona non grata. »

**« DEUX PLANS DE SECOURS »**

Comte, le responsable des secours

blèmes de sécurité et c'était compliqué parce qu'il fallait arrêter la circulation, dit-il. C'étaient des prétextes. Par la suite, nos relations sont devenues plus franches. Il faut dire qu'on ne pouvait plus nous cacher ce qu'il y avait dans le tunnel puisque nous l'avions vu, grâce aux responsables italiens qui, eux, avaient accepté de collaborer avec nous. »

Et ce que Christian Comte a constaté avait de quoi effrayer un professionnel des questions de sécurité. « J'ai découvert qu'il y avait en réalité deux tunnels et non pas un, précise-t-il. Deux conceptions de la sécurité, deux techniques d'attaque du feu différentes, deux plans de secours distincts. »

**« CONNAISSANCE SUPERFICIELLE »**

Cet état de fait, traduisant une absence de réelle coordination entre les deux têtes du tunnel, le chef des pompiers de Chamonix a tenté de l'atténuer en proposant aux Italiens « des réponses communes » et en militait pour la construction d'un nouveau centre de secours et d'un centre de recherche sur les incendies en milieu confiné, au pied de la rampe d'accès au tunnel. De quoi gagner quelques précieuses minutes en cas d'intervention urgente. La mairie de Chamonix a donné le terrain et accepté de participer au financement.

L'ATMB, selon M. Comte, a refusé de mettre la main au portefeuille, alors même qu'elle devait être le principal bénéficiaire du déménagement.

Il faut dire que le statut du tunnel du Mont-Blanc, qui ne figure pas dans la liste des établissements classés, ne permettait pas aux sapeurs-pompiers de Chamonix d'imposer leur point de vue. L'ATMB possède en effet sa propre équipe d'intervention. Et, les professionnels du feu de la com-

tudes prises, ce plan n'a jamais véritablement été suivi à la lettre.

Des inquiétudes sur les risques liés au tunnel, le lieutenant-colonel Jacques Vandebeulque en a lui aussi. Chef du centre de secours de 1986 à 1992, il a, comme son successeur, tiré la sonnette d'alarme à plusieurs reprises. « Nous avons souhaité développer une collaboration avec les responsables du tunnel mais, malheureusement, nous n'avons pas réussi à l'obtenir, regrette-t-il. J'ai souvent cité l'organisation d'exercices, mais nous n'avons jamais eu l'occasion de les réaliser. »

M. Vandebeulque insiste sur fait que jamais il n'a pu aboutir à « un véritable retour d'expérience ». Aucune leçon, visiblement n'étant tirée après un incident. « Pour cette raison, nous n'avons qu'une connaissance très superficielle du tunnel. Nous pensions, par exemple, que tous les refuges étaient en surpression. J'ai appris plus tard que ce n'était pas le cas. D'ailleurs, je n'ai découvert le fonctionnement réel du tunnel qu'après l'incendie de mars 1999. »

Acacio Peres

**« 2004 a été une 1<sup>ère</sup> désormais sur la vie par sa taille et sa organisation et de d'activité est un su dans la branche De Vie, Epargne, Retr l'attractivité de no**

Chiffre d'



# Au procès du Mont-Blanc, une passe d'armes entre Edouard Balladur et l'avocat des familles



**TRIBUNAL DE BONNEVILLE**  
Procès du tunnel  
du Mont-Blanc  
25<sup>e</sup> jour d'audience

## BONNEVILLE (Haute-Savoie) de notre envoyé spécial

Sur le planning du procès de la catastrophe du tunnel du Mont-Blanc, la journée du 9 mars s'annonçait comme incontournable. Un signe : la salle des fêtes de Bonneville, où se tient l'audience et qui était largement désertée ces dernières semaines, a retrouvé l'affluence des premiers jours. En ce mercredi, le tribunal doit entendre Edouard Balladur. C'est au titre d'ancien président de la société concessionnaire française du tunnel (ATMB, alors dénommée STMB), qu'il est cité à comparaitre, comme témoin, par les parties civiles.

Leur avocat, M<sup>r</sup> Alain Jakubowicz, souhaite interroger l'ancien premier ministre sur ses faits et gestes en matière de sécurité pendant les douze années de sa présidence, de 1968 à 1980, la plus longue depuis l'ouverture de l'ouvrage, en 1965. Vêtu d'un élégant costume gris clair, Edouard Balladur s'approche de la barre, un dossier à la main. Habituellement, les témoins sont invités à s'exprimer sans l'aide de notes, mais, comme le dit

le président, Renaud Le Breton de Vannoise, il s'agit là d'« un témoin historique », et cela vaut sans doute quelques égards.

En substance, et sur un ton légèrement professoral, M. Balladur assure que, sous sa présidence, la sécurité a été une « préoccupation lancinante ». Si des retards sont à regretter, ce qu'il admet, ce serait la faute des services de l'Etat. Pour appuyer son propos, Edouard Balladur rappelle que c'est sous sa présidence qu'a eu lieu le seul exercice grandeur nature de l'histoire du tunnel, en 1973.

« Jamais nous n'avons refusé pour une raison de coût une dépense jugée nécessaire en matière de sécurité », ajoute-t-il avant de mettre en cause les responsables de la société concessionnaire italienne, qui se seraient désintéressés de ces questions. « Mon insistance était parfois considérée comme excessive par nos partenaires italiens », explique-t-il. Des partenaires avec lesquels, semble-t-il, il était difficile de travailler, au point que la direction d'exploitation unique avait été supprimée en 1972. A partir de cette date, chaque concession gérait son bout de tunnel, sans véritable coordination avec l'autre. « La vérité, c'est que chacun défendait ses attributions nationales », constate, désabusé, l'ancien président de l'ATMB.

L'histoire du tunnel revue et corrigée par Edouard Balladur manque parfois d'objectivité.

M/3/05

mais voilà déjà près d'une heure trente qu'il s'exprime et M<sup>r</sup> Jakubowicz, avocat des familles, pressé d'en découdre, entre en scène. Il veut savoir comment était nommé le président de l'ATMB, quelles étaient ses fonctions exactes, son emploi du temps.

Le témoin peine à cacher son exaspération, mais répond : « J'ai été nommé par décret du premier ministre ». « C'est une fonction à temps partiel, basée à Paris pour l'essentiel ». Ce qui lui permettait d'assurer concomitamment ses fonctions de secrétaire général adjoint puis de secrétaire général à la présidence de la République, de 1969 à 1974. « On peut faire face à beaucoup de choses pour peu qu'on sache s'organiser », ironise-t-il.

## « NE FAITES PAS COMMERCE DE L'ÉMOTION »

« Moi, je pense tout simplement que vous n'avez pas le temps de vous occuper des questions de sécurité dans le tunnel car vous aviez d'autres préoccupations », le coupe l'avocat. M. Balladur balaye l'objection, rappelant que c'est justement quand il était en poste à l'Elysée qu'il s'est le plus inquiété de ces questions. Son contradicteur tente encore de le déstabiliser, sans grand succès, car l'ancien premier ministre se défend, pied à pied.

Alors, M<sup>r</sup> Jakubowicz sort sa dernière cartouche : un rapport de la Cour des comptes, très critique à l'encontre des gestionnaires

## Edouard Balladur et l'avocat des familles

du tunnel. On y parle de frais généraux souvent éloignés de l'objet de l'entreprise, achat régulier d'alcool, restaurants de luxe, cabarets, frais de réception. Mais voilà, ces faits concernent la période 1982-1986, ce que M. Balladur s'empresse de relever. « C'est prendre le problème de façon dérisoire que d'évoquer cela », rétorque-t-il.

M<sup>r</sup> Jakubowicz : « La définition du dérisoire n'est pas la même pour vous et pour les familles des victimes. » La pique de trop, sans doute. Celle que M. Balladur ne peut entendre sans réagir. « Qu'est-ce que ça veut dire ? lance-t-il. Ne faites pas commerce avec l'émotion de ceux que vous prétendez défendre. » Des applaudissements résonnent au fond de la salle. L'avocat des familles, si sûr de lui quelques minutes plus tôt, semble défait, comme s'il venait de comprendre qu'il était en train de perdre la partie.

Edouard Balladur a alors le champ libre pour clore son intervention : « Après l'incendie de 1999, je me suis tout de suite demandé : "Aurais-je pu faire davantage ?" Sans doute. Peut-être. Sûrement. Mais qui pourrait dire, aujourd'hui, que ce plus qui aurait été fait aurait évité le drame ? » Puis, ému, presque au bord des larmes, il conclut : « Et je resterais jusqu'à la fin avec cette interrogation. »



POUR MICHELINI

LEFIGARO.fr / France

LE FIGARO

FIGARO ÉCONOMIE

FIGARO SPORTS

FIGARO ENTREPRISES

FIGAROSCOPE

FIGARO LITTÉRAIRE

FIGARO M

Vendredi 18 mars 2005

Diaporamas

Rechercher

Mot clé

sur le site

## Accueil

Abonnez-vous

Trouvez un emploi

Immobilier

Archives

## Actualité

International

Politique

Référendum 2005

France

Sciences &amp; Santé

Débats &amp; Opinions

Éducation

Culture &amp; Spectacles

Télévision

Portraits

Sports

Football

Diaporamas

Economie

Monde - France

Entreprises

High-tech

Médias &amp; publicité

Votre argent

Décideurs

Bourse

Finances

## Art de vivre

Auto &amp; Moto

Au masculin

Mode &amp; Beauté

Cuisine &amp; Vins

Maison &amp; Jardin

Voyages

Loisirs &amp; Week-end

Multimédia

En Images

## Publications

Figaro Magazine

Madame Figaro

Figaro Entreprises

Figaroscope

Figaro Etudiant

## L'actualité

**PROCÈS** La comptabilité, parfois floue, des concessionnaires examinée par le tribunal de Bonneville

## Le tunnel, vache à lait de l'autoroute du Mont-Blanc

Les débats ont porté hier, au tribunal de Bonneville, sur les investissements financiers en matière de sécurité consentis par les sociétés concessionnaires du tunnel du Mont-Blanc (ATMB pour la France, SITMB pour l'Italie).

*Bonneville (Haute-Savoie) : de notre envoyé spécial Stéphane Durand-Souffland*  
(18 mars 2005)

Au procès de la catastrophe du tunnel du Mont-Blanc, les prévenus Italiens jouent la transparence. Mais au sens propre : ils s'efforcent de se fondre dans le décor ; leur discours n'a pas de colonne vertébrale ; leurs réponses sont évanescentes ; leur mémoire s'évapore à la chaleur des questions.

La société SITMB ne reste pas inactive pour autant. Quelques jours avant l'ouverture des débats, voilà qu'elle annonce le versement de 13,5 millions d'euros aux proches des 39 victimes du 24 mars 1999. Et au moment de présenter le montant de ses investissements en matière de sécurité dans le tunnel binational elle fait citer deux témoins, un français et un Italien, dans un seul but : démolir l'expertise officielle que le tribunal entendra tout à l'heure.

Luca-Maria Manzi, «professeur d'université», stigmatise en boucle l'«acharnement» du spécialiste Mauro Michelini. Selon ce témoin procureur, qui ne cite aucun chiffre, la sécurité était une priorité de SITMB. Lui succède Didier Cling qui, prenant bien garde de ne pas encombrer son propos de données précises, affirme que 7,62 millions d'euros ont été dépensés dans ce domaine, de 1995 à 1998. Cet expert-comptable qui se mêle des chiffres à, il est vrai, un avantage sur M. Michelini qui, pour l'heure, ronge son frein : il a, lui, obtenu des documents de SITMB.

Premier expert véritable : Alain Quartner. Ce commissaire aux comptes, dont l'allure rappelle un peu Edouard Balladur en un peu plus jeune et en beaucoup moins drôle, a passé au crible les comptes d'ATMB. Sa déposition est longue, parfois soporifique, mais au moins débouche-t-elle sur des réponses. M. Quartner apprend ainsi au tribunal que le tunnel était la vache à lait d'ATMB, ses bénéfices - 21,3 millions d'euros en 1998 - couvrant largement les pertes des autoroutes alpines et les frais de fonctionnement.

Autre constat : 151 millions d'euros ont été dilapidés, sur ordre de l'Etat, entre 1995 et 1998, pour l'étude d'autoroutes jamais réalisées. Mais de cela ATMB n'est pas responsable - elle avait d'ailleurs saisi le tribunal administratif pour récupérer son pactole. Quant aux dépenses de sécurité dans le tunnel, l'expert, qui en donne une définition plus restrictive qu'ATMB, les évalue à 6 millions d'euros au cours des quatre années précédant la tragédie, soit un niveau comparable avec l'autre ouvrage transalpin, celui du Fréjus.

## Dépêche

Le Con-  
décision  
(07h41)

Gaz, ro-  
du pétro-  
(07h36)

Profess  
appellé  
(19h48)

Empes-  
perpétui  
Labrell  
(19h34)

Termin  
de dem-  
voiture  
(18h55)

Promp

Toutes

## Bourse &amp;



9h

Point z  
La natio-  
pourra

CAC 40  
NM  
€/€

ALSTOM  
GEOPHY  
AXALTO  
EUROTL  
PROVIM  
MARIÓN

Citigo  
Parmal  
(09:25)

Portug  
SkyTea  
(09:16)

Toute l

## Photos d

Figaro Littéraire  
France-Amérique

### Annonces

Emploi  
Immobilier  
Carnet du Jour

### Archives

Rechercher  
Séries  
Droits

### Evénements

La Solitaire  
Portes d'Afrique  
Trophée Golf  
Conférences  
Fête du livre  
DVD du Magazine

### Services

Forums  
Internet mobile  
Edition vocale  
Programme TV  
Météo  
Jeux & invitations  
Culture-Quiz  
Votre personnalité  
Who's Who

### Pratique

Les rédactions  
Les publications  
Club abonnés  
Nous contacter  
Mentions légales

Parole, à présent, à Mauro Michelini, l'expert qui ne peut pas répondre aux questions que le juge lui avait posées parce que, selon lui, SITMB lui a refusé les pièces dont il avait besoin. Les rares documents qu'il s'est procurés lui ont toutefois permis de mettre au jour une gestion opaque, incohérente, de nature à éveiller les soupçons quant à d'éventuels détournements. Un exemple : cette villa achetée à Rome pour 15 millions d'euros à une compagnie qui l'avait acquise, quelques mois plus tôt, pour 8,2 millions seulement, et qui restera inoccupée pendant plusieurs années...

M. Michelini ne peut que se plaindre, notamment des fins de non-recevoir de M<sup>e</sup> Bernard Asso, conseil de SITMB ici présent, qui ne lui aurait même pas communiqué le numéro de téléphone de son client. «*Toutes mes questions sont restées sur le papier*», conclut M. Michelini. Et, si les 13,5 millions d'euros alloués aux parties civiles étaient une tardive, et unique, réponse à la curiosité de la justice ?

### Liens Sponsorisés

#### Assurance-vie sans frais

0% de frais d'entrée. 4,50% de rendement net en 2004. Souscription et gestion interactives de votre contrat. 155 fonds Sicav et FCP sans droits d'entrée de 39 sociétés de gestion  
[www1.altaprofits.com](http://www1.altaprofits.com)

#### Placement Swiss Life Suisse Avenir

Suisse Avenir est le placement en euros du groupe Swiss Life. Votre capital est à l'abri de tout risque financier et vous profitez de la fiscalité de l'assurance-vie  
[swiss.2sa.fr](http://swiss.2sa.fr)

#### Assurance vie : Afer - Demandez une documentation

Depuis 1976, le compte Afer 620.000 Adhérents, 50 hautes distinctions et récompenses. Aux 2004 du fonds garanti: 4,75% Net.  
[www.lesbureauxdeleparagne.com](http://www.lesbureauxdeleparagne.com)

### Les outils

- Imprimer
- Envoyer ce lien à un ami
- Acquérir les droits pour cet article
- Rechercher un article
- Les biographies du Who's Who

### Dans la même rubrique

- Nouvelles perquisitions dans le monde du football
- Les Juifs de France sont courtisés par Israël
- Affaire Stern : l'arme retrouvée dans le lac Léman
- Dossiers fiscaux disparus : la faute d'un inspecteur dépressif
- Terminal 2E : Aéroports de Paris choisit la reconstruction
- Le tunnel, vache à lait de l'autoroute du Mont-Blanc
- Volte-face d'un témoin sous pression au procès Pieri
- Une nouvelle église à Paris
- «Les militants du mariage gay veulent changer la sexualité»
- L'assurance-maladie se réforme dans la douleur
- Couples binationaux : 650 enfants victimes des séparations
- Le Conseil d'Etat sermonne les préfetures
- La tournée de Leïla Chahid dans les lycées crée la polémique

Toutes

Dé

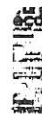


L'ex

RECH

Reche  
archiv  
"Fran  
Mot C

LA LI



LETT

Rece  
courri  
Figaro  
Voire

EN D

POST  
Un su

PEOF  
L'act

INSC  
Les n

LES I

L'act



Droits de reproduction et de diffusion réservés © [lefigaro.fr](http://lefigaro.fr) 2003  
Demandes de droits à envoyer à [copyright@lefigaro.fr](mailto:copyright@lefigaro.fr)  
Le Figaro est membre du réseau EDA et de INADAILY.

# Comptes obscurs en versant

L'expert financier mandaté côté italien a évoqué hier les dépenses surréalistes du gestionnaire de la filiale française, l'ATMB, fait presque figure d'enfant sage avec des investissements comparables dans les années précédant l'incendie du 24 mars 1999



Les experts Michelini et Quartner ont épluché les comptes des deux sociétés d'exploitation du tunnel, sur les deux versants. Avec des "fortunes" diverses...

Photo Norbert FALCO

À croire qu'en Italie, l'argent est une notion tabou. On est si pudique de ce côté-ci des Alpes que l'expert Michelini a eu bien du mal à se frayer un chemin dans les méandres des comptes nébuleux de la société italienne du tunnel du Mont-Blanc (SITMB). À l'entendre, il a été accueilli comme un chien dans un jeu de quilles, lui qui pourtant présente si bien dans ses costumes à rayures. Poli, bien gominé et bien peigné, notre Sherlock Holmes transalpin des bilans comptables a eu moins de chance que son concitoyen - mais pas vraiment ami - le profes-

seur Luca Manzi. Normal, ce brun ténébreux a été mandaté - donc payé - par la SITMB pour contredire le rapport de l'expert. Lui a été accueilli à bras ouverts. "En ce qui me concerne, j'ai eu tous les documents. Il fallait être un peu patient", estime Manzi, portant un doigt accusateur sur le dossier "brûlant" de son confrère.

Mamamia, mais le rapport Michelini c'est de la nitroglycérine ! Vu les éléments parcellaires dont ce dernier a disposé, il lui a fallu faire preuve d'investigation dans cette entreprise de droit privé où l'actionnaire majori-

taire est le groupe autoroutier Autostada qui compte parmi ses porteurs la multinationale Benetton, célèbre pour ses pull-overs et ses spots publicitaires un rien moralisateurs.

Et si, au fond, il ne répond pas vraiment à la question de savoir si SITMB investissait dans la sécurité de sa moitié de tunnel, Michelini est par contre tombé sur des pots-aux-roses bien garnis. Il le dit avec exubérance : "Cette société n'est pas une société bon enfant. On y trouve des choses incroyables. Mais où étaient les commissaires aux comptes ?" Et de citer l'exemple de l'achat de la villa Grazioli à Rome. Acquise 16 milliards de lires par une société du groupe en début d'année 88, elle fut rachetée le double en fin d'année par la SITMB dont les dirigeants ne regardaient pas à la dépense, sans qu'elle ait forcément un rapport avec le tunnel et sa sécurité. La villa restera inoccupée pendant 10 ans... Étranges également ces 100 millions d'euros destinés à un très elliptique concours d'idée. Et que dire des traitements du regretté Francesco Colombo, l'administrateur délégué de la SITMB ? Avec une prime d'activité exceptionnelle de 460 000 euros entre 1996 et 98, c'était la belle vie. Michelini, lui, va de surprise en surprise. "Il y a toujours eu des malentendus. Je demandais les pièces comptables, on me donnait le grand livre. Impossible d'avoir les détails des factures." L'expert estime que SITMB consentait des avances à taux très préférentiels à sa maison mère. La généreuse filiale

supportait ainsi la charge d'un emprunt bancaire de 58 M € et payait de lourds intérêts alors que sa créance sur Autostrada lui aurait occasionné un préjudice de 6,6 M €. En droit français, on est pas loin de l'abus de bien social. Grands seigneurs, à la SITMB on ne rechigne pas à sortir le chéquier. À la veille du procès, on n'a pas oublié d'indemniser les familles de victimes à hauteur de 13,2 M €. À côté, sa sœur française, l'ATMB, société d'économie mixte, fait figure d'enfant de chœur à entendre l'expert financier Quartner. D'autant que ce dernier a dû rectifier une erreur loin d'être anodine dans son dossier. C'est bête, mais il s'en est aperçu en

**"Où étaient les commissaires aux comptes ?"**

revisant ses notes : les investissements en matière de sécurité au tunnel du Fréjus ne sont pas deux fois supérieurs au Mont-Blanc, contrairement à ce qu'il avait écrit, mais équivalents, voire légèrement inférieurs, sur les exercices de 1995 à 98. L'expert bat sa coulpe et voilà que le tableau s'éclaircit un peu pour cette société parfois qualifiée de pompe à fric avec un résultat net variant de 70 à 140 millions de francs. Reste que le Fréjus est un ouvrage récent et qu'en matière de formation de personnels les dépenses étaient deux fois et demie supérieures avec des dispositifs bien plus élaborés et surtout un exercice de sécurité annuel.

## ASSISES D'INDRE-ET-LOIRE

### "Il a tiré et bondi de joie..."

Témoignages poignants hier devant la cour. Blessés et familles des victimes de la "tuerie de Tours" ont raconté leur calvaire. L'accusé, lui, se retranche derrière l'amnésie

"Il a tiré et bondi de joie"... Blessés et familles des victimes ont raconté leur douleur hier à Tours le second du procès de Jean-Pierre Durraffourt, accusé d'avoir tué par balles quatre personnes et essé sept autres à Tours le 29 octobre 2001.

passible, l'accusé a écouté ces témoignages poignants et s'est renché derrière l'amnésie : "Je ne souviens de rien".

pas fait. Il a crié et bondi de joie". Silence dans la salle. Nicole Lambert reprend son souffle. "Je souhaite qu'il reste toute sa vie en prison et qu'il souffre autant que nous souffrons. Ce n'est plus une vie, c'est une survie", ajoute-t-elle en haussant le ton et en se tournant vers l'accusé. Qui, telle une personne étrangère au dossier, répond : "J'ai beaucoup de peine pour vous.

suis affaîssé sur le volant, attendant les secours", raconte-t-il. Il serre les poings et lance : "Cela fait trois ans et demi que j'essaie d'oublier et je n'y parviens pas. Lui, il a tout oublié. J'ai trop de haine pour l'accusé". Sam Nazal, 46 ans, blessé à un bras, en veut lui aussi à l'accusé mais surtout, il ne comprend pas pourquoi le gendarme qui était à ses côtés n'a pas utilisé son

## SAVOIE

### Courchevel du cyclisme

Le président de Samsung n'a

"Bonjour, j'appelle pour louer une piste !" C'est la dernière blague à la mode à Courchevel depuis que l'information, révélée mercredi par *Le Dauphiné Libéré*, a été commentée, amplifiée, et relayée par les médias internationaux. La station de Tarentaise a beau aimer la communication, elle n'en n'attendait pas tant en 24 heures

tan  
Lion  
réce  
disc  
L'in  
gran  
la m  
man  
duer

# phiné

LIBÈRE

ONLIEU - 1, RUE JEAN-JAURES - BP 47 - 74002 ANNECY CEDEX

B 74

Chevrolet. Un vrai  plus !

Chevrolet Kalos  
1,2 SE Pack 5 portes  
**9800 €**  
Air conditionné, etc.



Un vrai  près de chez vous :

**ESPACE MOTORS**  
La Grand Espagny - 74300 EPAGNY  
Tél. 04 50 22 54 84 dans les locaux d'Opel

**BOCQUET**  
AUTOMOBILE

**CHEVROLET**

N743499707

## DE LA FRANCE

# SOIF

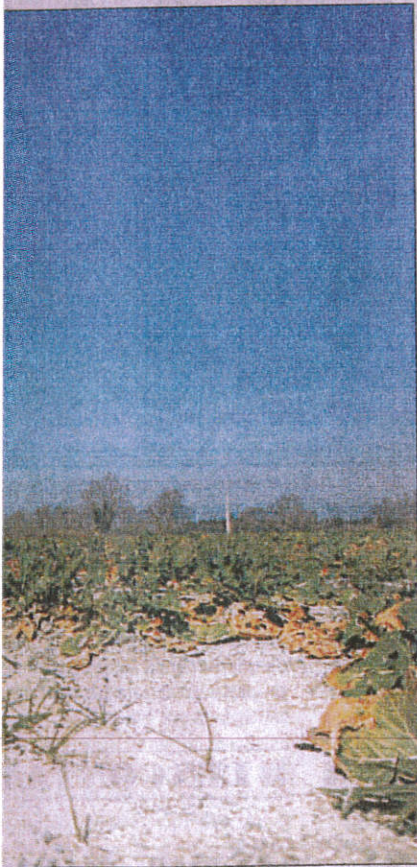


Photo Patrick ROUX

le sud de Rhône-Alpes  
viométrique, qui aura  
nonce d'ores et déjà

## MEURTRE D'ÉDOUARD STERN

# L'arme du crime retrouvée dans le Léman

● EN PAGE FRANCE

## PROCÈS DU TUNNEL DU MONT-BLANC

# Nage en eaux troubles dans les comptes italiens

Les experts  
Michelin  
et Quartier  
ont épluché  
les  
comptes.

Photo  
Norbert  
FALCO



« Ça n'est pas une société bon enfant, on trouve des choses incroyables ». L'expert financier mandaté en versant italien a évoqué hier les comptes surréalistes du gestionnaire de l'ouvrage.

● EN PAGE FRANCE, L'ARTICLE D'ANTOINE CHANDELLIER