



## PROCÈS ERIKA

AUDIENCE DU LUNDI 12 MARS 2007

### RÉSUMÉ DE L'AUDIENCE :

Poursuivant l'étude de la vie du navire, l'audience d'aujourd'hui a été principalement consacrée aux événements survenus dans la journée du 9 décembre 1999, date du départ de l'*Erika* du port de Dunkerque et veille du week-end fatidique.

Présents pour la première fois depuis le début des audiences (à l'exception du Commissaire *VELUT*), les représentants des CROSS (*Centres Régionaux Opérationnels de Surveillance et de Sauvetage*) et de la Préfecture maritime ont donné des précisions sur leurs activités et l'étendue de leur compétence.

Ainsi, les CROSS sont chargés de missions dites opérationnelles alors que la Préfecture maritime est chargée de missions dites fonctionnelles. Jean-Luc LEJEUNE, agent du CROSS Corsen au moment des faits, a expliqué que son service assurait une surveillance en mer et que la mission fondatrice du CROSS était le sauvetage en mer. Il faut entendre par sauvetage le fait de sauver des vies humaines en mer. En matière de prévention de la pollution, le CROSS n'est habilité qu'à récolter des informations brutes avant de les transmettre à la Préfecture maritime : aucune décision n'est prise au niveau du CROSS. En outre, il y avait un manque avéré de compétences humaines et matérielles ce qui rendait leurs missions plus difficiles.

L'Amiral Michel De MONVAL, le Commissaire Jean-Loup VELUT ainsi que l'officier Éric GEAY se sont, quant à eux, exprimés sur les missions et les prérogatives de la Préfecture maritime. Dès lors qu'un danger grave et imminent est identifié, une cellule de crise est formée pour analyser les informations transmises par les CROSS et prendre les mesures nécessaires, sans avoir besoin de mettre en demeure le capitaine et l'armateur si la situation l'exige. Sur le papier, le système semble très efficace mais il n'en est rien en pratique.

Le juge PARLOS n'a pu que constater ce décalage, qui a été confirmé par les officiers présents : ils considèrent qu'un danger peut être grave mais pas imminent. Ce point a d'ailleurs fait l'objet de nombreuses critiques. Comment fallait-il donc apprécier ce caractère imminent ? Le débat reste ouvert.

Les officiers de la Préfecture maritime, militaires de formation, ont insisté sur le fait qu'ils étaient chargés de surveiller l'une des routes maritimes les plus fréquentées (*le rail d'Ouessant*) ce qui ne facilite pas leur mission. De plus, ils s'imposent des heures de permanence volontaire dans le but de mener à bien leur mission.

À la suite de cette journée d'audience, nous n'avons pu qu'observer les personnalités en présence : face à un agent du CROSS mettant en avant sa qualité d'exécutant, se trouvaient des officiers militaires déterminés, pleinement conscients de leur mission et convaincus de l'avoir mené à bien dans cette affaire. Le manque évident de moyens de l'État a servi de fil conducteur tout au long de cette audience.

## LE PETIT CITOYEN

Comme disait ma Grand-mère, il faut éviter d'avoir un accident le soir en fin de semaine car il n'y a personne pour s'occuper de vous.

C'est pourtant ce qui est arrivé à l'*Erika*. Les services de garde aux urgences maritimes (*CROSS et Prémarm*) nous ont rappelé, sans détour, la réalité de leur gestion de l'insécurité maritime : peu de moyens humains, peu de matériels disponibles, une utilisation coopérative des équipements permettant à chaque CROSS de mutualiser ses insuffisances pour pallier la pénurie. Des appareils radio aux fréquences VHF et HF, le plus souvent « H.S. » quand la météo s'en mêle ; des hélicoptères qui passent plus de temps en entretien qu'en vol ; des urgentistes qui, dans leur salle d'opération, médicalisent le navire en détresse ne sachant pas de quel mal il est réellement atteint.

Et pourtant, l'essentiel sera sauf le 12 Décembre 1999 : l'équipage de l'*Erika*, ballotté par la tempête, verra son salut venir du ciel. Merci à vous qui, avec vos petits moyens, réalisez de grandes choses. Mais carton rouge à l'État : État qui ne cesse de promettre aux CROSS des moyens fonctionnels et opérationnels pour assurer la sécurité des navires et du littoral dans de bonnes conditions et État qui ne cesse d'accumuler les retards !

### Les phrases du jour :

- Le juge, cherchant des crosses aux CROSS :  
« Expliquez moi ce que le CROSS Etel a et ce que le CROSS Corsen n'as pas et réciproquement » ;
- Le juge, interrompant le fonctionnaire du CROSS qui expliquait sa mission :  
« Pour les zones polaires, on verra cela une autre fois ». Ça jette un froid... ;
- Le juge, attentif, voyant un militaire ajuster ses écouteurs de traduction alors qu'il lui posait une question :  
« Je parle encore français ». Ça vous désarme sur le champ un militaire ;
- Le juge, admiratif sur la description de la salle du COM de Brest :  
« Tout le monde connaît les codes d'accès sauf l'Amiral ! ». Espérons qu'il connaisse le code de la marine car la salle est entourée de cellules ;
- Le Commissaire en chef VELUT :  
« C'est un volontariat volontaire ». On le croit volontiers volontairement ;
- Du même Commissaire à propos de l'intervention à bord d'un navire :  
« Il faut un minimum de complicité avec le bord ». S'ils sont en goguette, cela s'appelle une association de mâles-fêteurs ;
- Très littéraire, le Commissaire VELUT affirme :  
« La mise en demeure est un truc qui tombe dans un ectoplasme ». Et la mise en examen ? On est curieux de connaître la suite ;
- L'Amiral de MONVAL :  
« Pour les hélicoptères Super-frelons, il faut plus d'heures d'entretien que de vol ». Si c'étaient des frelons, voleraient-ils mieux ? Ça pique notre curiosité, d'autant qu'il y a des Abeilles qui ne volent pas mais qui s'entretiennent au Bourbon ;
- Réflexion perfide de Bertrand THOUILIN (*TOTAL*) évoquant les services de l'État :  
« Il n'y a pas que chez Total que c'est compliqué ». À priori, ça rapporte moins sinon ça se saurait.