

ERIKA : DES SCÉNARIOS POUR UN NAUFRAGE

Ouest-France du lundi 26 mars 2007

Après six semaines d'audience, le tribunal analyse, cette semaine, le naufrage proprement dit de l'Erika. Un tournant avant la bataille des experts.

Avec les dernières heures de l'Erika, le 12 décembre 1999, s'achève cette semaine la première étape de ce long procès : l'histoire de la dernière année de vie du pétrolier et des conditions de son exploitation.

L'autopsie minutieuse du tanker a été celle d'un monde maritime international, friand de sociétés écrans, de paradis fiscaux et de complaisance. Le transport maritime est régi par des conventions internationales, mais tout le système semble n'avoir qu'une obsession : échapper aux contraintes des états côtiers. L'armateur, le gestionnaire du navire, ou son affréteur au voyage, le groupe Total, usent sur ce plan des mêmes méthodes. « **C'est le business qui veut ça** », martèle Antonio Pollara, responsable de la société Panship chargée de la gestion technique du bateau.

En pleine tempête, à bord d'un bateau affligé d'une gîte monumentale, et de fissures sur le pont, le commandant indien, Karen Mathur, avait lancé un « **mayday** », annulé une demi-heure plus tard. Il pensait avoir repris la situation en main. Il semblait surtout obéir à une idée fixe, celle de son armateur. Surtout pas d'assistance, pas de remorquage. Trop cher. S'en tirer par ses propres moyens et échapper à une mise en demeure éventuelle lancée par les autorités côtières. Opération évitement. Contourner l'État. Ni Antonio Pollara ni le groupe Total d'ailleurs, informés des difficultés du navire, ne prennent contact avec le Cross ou le centre opérationnel à Brest.

Détourner les accusations

Du côté des autorités, se confirment les conclusions des enquêtes parlementaires de l'époque. Conçu pour surveiller le rail d'Ouessant, le dispositif était sous-équipé pour traiter un pétrolier en difficulté en plein coeur du golfe de Gascogne. Il était aussi sous-doté en hommes et en moyens de communication pour gérer les événements de ce week-end là.

Et le groupe Total, comment s'en tire-t-il ? « **Au mieux** », assurent ses avocats. « **Total n'est en rien impliqué dans la gestion nautique du navire.** » La preuve ? « **Il n'a pas été consulté quand le navire a fait demi-tour vers Donges. Nous n'avions pas un pied sur le bateau.** » L'accusation pourtant n'en démord pas. La puissance de l'affréteur, ses instructions au voyage, la nécessité de satisfaire un gros client (le groupe Enel en Italie), pèsent sur les décisions du navire. « **C'est Total qui impose l'appareillage, la route du navire, sa vitesse, sa destination** », plaide Jean-Pierre Mignard, l'avocat des régions touchées.

Dans le camp italien, le Rina, la société de classification, accusée de laxisme dans ses inspections du navire, tente de détourner les accusations vers Antonio Pollara. Elle l'accuse d'être un falsificateur de documents. Rififi chez les Italiens. Mais, mercredi, chaque prévenu devra cesser de louvoyer. Le président Parlos exige qu'ils livrent tous le fond de leur pensée : comment un tel navire a-t-il pu se rompre ? La faute à la tempête ? L'argument serait un peu court.

Bernard LE SOLLEU

LE TRIBUNAL VIT LES DERNIÈRES HEURES DE L'"ERIKA"

LE MONDE le 26.03.07

Le tribunal correctionnel de Paris achève cette semaine la chronologie des heures qui ont précédé le naufrage de l'*Erika*, le dimanche 12 décembre 1999, au large de la Bretagne. A six heures ce matin-là, le pétrolier maltais se brisait en deux, libérant quelque 19 000 tonnes de fioul lourd numéro 2. A mesure qu'ils approchent de cette heure cruciale, les débats tournent à la chronique d'une catastrophe annoncée.

Lors des précédentes audiences, le président Jean-Baptiste Parlos avait tenté de démêler "*qui savait quoi*" depuis que les premières faiblesses étaient apparues sur le bateau, le samedi midi. Le temps défilait, les heures passaient, longues, sur mer et plus encore dans le prétoire. Il apparaissait que le niveau d'information était bien différent selon les interlocuteurs. Les autorités côtières françaises semblaient les plus ignorantes, parce que tenues à l'écart. Mais le président s'est plus d'une fois étonné également de leur "*manque de curiosité*".

TOUT LE MONDE ÉTAIT AU COURANT

Mais il ressort des interrogatoires qu'à 21 heures, le samedi, tout le monde était au courant des avaries de l'*Erika* : les secours français, les responsables du navire et la compagnie Total. Il était connu que le navire avait des fissures, une gîte anormale, sans doute des pertes de pétrole à la mer. Connu encore qu'il s'était dérouté vers le port pétrolier de Donges, près de Saint-Nazaire, pour réparer. Avec en main ces éléments communs, les réactions ont pourtant été diamétralement différentes.

Il y avait ceux qui avaient déjà mesuré le risque et ceux qui persistaient à le sous-estimer. Le capitaine du port de Saint-Nazaire, qui devait accueillir le navire, avait d'emblée envisagé une pollution grave et refusé l'entrée de l'*Erika*. Alerté par la bande, le Cedre, un organisme français chargé par l'Etat de traiter les pollutions par hydrocarbures, a également réagi. Son homme de permanence s'est immédiatement enquis de la nature de la cargaison et a commencé des calculs de dérive de nappes, en cas de marée noire. Le Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage en mer (Cross) d'Étel a semblé moins inquiet. Tout comme l'a été le Centre opérationnel de la marine (COM), dépendant de la préfecture maritime de Brest, censé mettre en branle les secours.

Les prévenus, Jean-Luc Lejeune pour le Cross Étel, Éric Geay, Jean-Loup Velut et Michel de Monval pour la préfecture maritime, se sont justifiés par la présence dans la zone d'un autre navire en détresse, le *Maria-K*. Ce vraquier menaçait d'être drossé à la côte, près de La Baule. Il a drainé durant plusieurs heures leur attention. "*C'est un problème de hiérarchisation*", a justifié Jean-Luc Lejeune. "*L'urgence [pour l'Erika] n'était pas avéré*", a expliqué l'amiral de Monval.

Total a pour sa part fait profil bas. Sa cellule de crise ce soir-là n'aurait eu qu'un rôle contingent. Accusé de "*gestion de fait*" du navire pendant ses heures cruciales, la compagnie n'a cessé de minorer son rôle. La conversation que le commandant du navire a eue avec un de ses représentants ne se sera inscrite que "*dans un rôle d'information*", "*une phase d'évaluation*", a assuré Bertrand Thouilin, directeur juridique de la compagnie. Le commandant les a-t-il avertis d'une fuite à la mer ? "*Non*", affirme Total. "*Je leur ai tout raconté*", assurait pourtant lors d'un interrogatoire Karun Mathur, le capitaine de l'*Erika*, prévenu dont l'absence nuit lourdement à la compréhension des débats.

"*Total n'a pas la gestion du voyage. La cellule de crise n'a pas vocation à traiter des avaries du navire*", a insisté Bertrand Thouilin. Cette manière de se camper en simple spectateur attentif a provoqué l'agacement du procureur, Laurent Michel : "*A quoi sert cette cellule de crise qui ne prend aucune décision ?*"

Benoît Hopquin