

"ÉRIKA" : LES PRÉVENUS SE RENVOIENT LES RESPONSABILITÉS

LE MONDE le 27.03.07



AFP/BERTRAND GUAY

Le juge Jean-Baptiste Parlos (au centre), le 26 mars, au tribunal de grande instance de Paris

Tensions au tribunal de grande instance de Paris, lundi 26 mars. Jusque-là, les prévenus dans le procès de l'*Erika* s'étaient défendus en se gardant d'incriminer leurs voisins de banc. Sans aller jusqu'à évoquer une solidarité de gens de mer, il y avait tout de même la retenue de personnes embarquées dans une même galère. Mais à mesure que la chronologie des événements approche du dénouement, du naufrage, le 12 décembre 1999 aux petites heures du matin, que les fissures s'agrandissent sur le bateau et entre les témoignages, cela devient un peu le chacun pour soi, si ce n'est le sauve-qui-peut, dans le prétoire.

La préfecture maritime a tiré la première salve. Las de se voir reprocher leur attentisme, Éric Geay et Jean-Loup Velut, officiers chargés des secours, se sont rebiffés. *"Ce n'est pas notre culture de mettre en doute la parole d'un commandant, a expliqué Éric Geay. Mais c'est la première fois que je suis confronté au fait que [l'un d'eux] n'ait pas fourni les mêmes informations aux différents interlocuteurs"*, lui reprochant principalement d'avoir dissimulé la gravité des dommages aux autorités côtières. Le président Jean-Baptiste Parlos demande alors s'il y a eu *"double langage"* du capitaine. *"Oui"*, répond Éric Geay.

Jean-Loup Velut a, pour sa part, estimé que les procédures d'urgence n'avaient pas été correctement mises en œuvre par les gestionnaires du navire. Il s'en est également pris au propriétaire de la cargaison. *"Total avait deux types d'informations que nous n'avions pas : la nature du produit transporté et un certain nombre d'éléments sur le navire"*, a-t-il assuré. Cette accusation lui a valu une charge en retour des avocats de la compagnie.

Puis ce fut à Bertrand Thouilin, directeur juridique de Total, de laisser percer son amertume. Il a confirmé en audience des critiques formulées au cours des auditions. Selon lui, le capitaine *"aurait dû maintenir son message de détresse"*, envoyé le samedi à 14 h 08 puis révisé dans les heures suivantes. Il a réaffirmé que le gestionnaire du navire, Antonio Pollara, *"avait été défaillant, extrêmement défaillant"*. Autre pique, *"je ne pense pas que la communication ait été au niveau de ce qu'elle aurait dû être"*. La Rina, la société de classification italienne chargée de donner les certificats de navigation du navire, n'aurait pas apporté un concours suffisant pendant l'avarie. *"A partir du moment où un navire a un problème qui échappe au commandant, l'armateur et la société de classification doivent se mettre ensemble pour l'aider"*, a estimé M. Thouilin. *"La manière dont nous avons géré la crise a été parfaite"*, a en revanche assuré Alain-Marc Irissou, qui représente Total en tant que personne morale. *"Tout le monde est coupable, sauf Total"*, a ironisé M^c Olivier Metzner, l'avocat de la Rina. Giuseppe Savarese, l'armateur du pétrolier, a pour sa part dénoncé *"les accusations gratuites de M. Thouilin"*.

Dans cette atmosphère, le président Parlos a repris le défilé des heures jusqu'à 5 heures du matin, le 12 décembre, donc juste avant le naufrage. La situation à bord devient intenable, le bateau ne gouverne plus et les pompes ne parviennent pas à rejeter l'eau qui embarque par les fissures. A 3 h 47, le commandant Karun Mathur confirme au gestionnaire, M. Pollara, que le bateau perd sa cargaison à la mer. Une fois de plus, personne ne songera à prévenir les autorités françaises de ce début de pollution.

BENOÎT HOPQUIN

SOCIÉTÉ

LA DERNIÈRE NUIT DU PÉTROLIER À L'ÉTUDE

Pourquoi les informations sur l'état du navire ont-elles si mal circulé ?

Par Sylvie BRIET

Libération.fr, mardi 27 mars 2007

Les hostilités se sont ouvertes hier au procès de l' *Erika*, après six semaines d'audience qui se sont déroulées dans une ambiance polie, où chacun se ménageait. Le tribunal correctionnel de Paris décortique la longue et dernière nuit du pétrolier avec cette question sous-jacente : pouvait-on sauver l' *Erika* avec les informations disponibles à partir du samedi 11 décembre, veille du naufrage ? Sans doute pas, mais le manque de réactivité des acteurs étant souligné, les prévenus ne se sont pas distribués de bons points. Comme s'il était temps de désigner des responsables.

Fissures sur le pont. Les dernières heures du pétrolier présentent quelques aberrations. Dès 14 heures le samedi, Karun Mathur, le capitaine indien de l' *Erika*, envoie un appel de détresse au Cross Étel (Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage en mer). Mais il l'annule une demi-heure plus tard, et assure contrôler le navire. A-t-il parlé à l'officier de permanence des fuites de fuel qu'il a constatées, et des fissures sur le pont ? La liaison est tellement mauvaise que même s'il l'a fait, le Cross ne l'entend pas. En revanche, par l'intermédiaire d'un autre navire, Karun Mathur réussit à joindre le gestionnaire du bateau, le capitaine Pollara. Et, en deux heures, tout un petit monde est au courant de la gravité de la situation : les compagnies d'assurance, l'armateur, les courtiers et le propriétaire de la cargaison, Total. Tous savent que l' *Erika* a changé de cap, qu'il fait route sur Donges, un port refuge, et non plus vers l'Espagne comme prévu. En fait, durant six heures, seules les autorités maritimes françaises sont convaincues que tout va bien. Les équipes de secours sont d'ailleurs fort occupées avec le *Maria K*, un vraquier chargé de carburant et qui dérive près des côtes.

A 21 heures, pour la première fois, le Cross Étel entend parler de fissures sur l' *Erika*. *«Pourquoi n'avez-vous pas cherché à avoir plus d'informations ?»* demande plusieurs fois le président du tribunal aux quatre officiers de marine poursuivis. Le Cross réclame en effet des informations complémentaires au capitaine de l' *Erika*, mais le pétrolier n'étant pas considéré comme l'urgence numéro 1, le fax ne partira qu'à 22 h 15.

Hier, les officiers de marine chargés des secours en mer et poursuivis *«pour s'être abstenus volontairement de combattre un sinistre»* sont montés au front. Le commandant Geay, du Centre opérationnel de la marine (COM), accuse Karun Mathur qui n'assiste pas au procès d'avoir tenu un double langage selon qu'il s'adressait à l'armateur ou aux autorités françaises : *«Nous aurions sans doute mieux géré la situation. Nous n'avons su que le soir les détails alarmants. Nous n'étions pas équipés à l'époque pour faire survoler la zone par un avion de nuit. L'opération était prévue à l'aube le dimanche matin.»* Trop tard.

Base de données. Jean-Loup Velut, chef de division de l'action de l'Etat en mer, également prévenu, s'en prend, en kamikaze, à Total : *«Total avait plus d'informations que nous, il aurait dû nous faire appeler par sa cellule de crise. De plus, il connaissait la nature du produit transporté, pas nous.»* Retour de bâton immédiat, tous les avocats de la compagnie lui tombant dessus, faisant valoir qu'il existait une base de données accessible à l'Etat, où la mention «fuel oil» figurait.

Les représentants de Total ne sont pas en reste pour désigner des responsables : *«Nous avons fait l'objet de soupçons contradictoires, a lancé Alain-Marc Irissou, défendant une gestion parfaite de la crise. On nous reproche d'avoir pris le contrôle de l' Erika . Nous avons pris contact avec son capitaine pour obtenir des informations. Il a assuré qu'il contrôlait la situation. Où sont nos galons de maître de l' Erika ? Notre cellule de crise est- elle dotée de pouvoirs surnaturels ? Que fallait-il faire pour éviter le naufrage ? Personne ne peut le dire et ne le dira jamais.»* Pour Bertrand Thouilin, ancien directeur des affaires juridiques, qui ne voit pas ce qu'on reproche à la compagnie, les responsables sont là : le gestionnaire *«extrêmement défaillant»*, l'armateur qui *«aurait dû être là et mobiliser tous les moyens»*, tout comme les experts de la société de classification, le Rina. *«Personne n'a eu conscience du danger réel que courait ce navire.»* Sur ce dernier point, tout le monde semble d'accord.

ERIKA : LA MARINE ACCUSE TOTAL QUI ACCUSE RINA

Ouest-France du mardi 27 mars 2007

Bordée d'accusations entre les parties au procès du pétrolier. La Marine contre Total. Total contre la société de classification.

Minuit, le 11 décembre 1999. Le sort de l'*Erika* est scellé. Dernières heures dans la tempête. À Brest, comme à Étel, après une journée bien remplie, les officiers de la Marine nationale de permanence s'offrent un petit somme. « **Un repos** », précise le capitaine de vaisseau Geay. Le président du tribunal, en verve : « **Dans l'armée, il est vrai, le chef ne dort pas. Il se repose.** » Et brutalement, l'audience s'emballe.

À la barre, l'amiral de Monval explique que, cette nuit-là, une chose l'a rassuré : « **Total est l'armateur du navire - pardon - je veux dire l'affréteur. C'est une compagnie sérieuse. Nous pensions que s'il y avait eu un problème à bord, Total nous aurait alertés.** » Le téléphone de la cellule de crise du groupe pétrolier est pourtant resté muet ce soir-là. Le commissaire en chef, Jean-Loup Velut, reste persuadé, « *a posteriori*, que le groupe disposait de beaucoup plus d'informations que nous ». Lesquelles ? « **Sur la nature du produit et sur l'état du navire.** »

Le président Parlos ne lâche plus du regard ce grand officier en tenue qui n'a pas la réputation de mâcher ses mots. Total aurait dû vous contacter ? Velut : « **Aujourd'hui, c'est difficile à dire...** » Parlos : « **Cela valait la peine, oui ou non ?** » Velut : « **Toute information est bonne à prendre.** » Parlos, pressant : « **Oui ou non ?** » Velut : « **Ce serait plutôt oui, mais j'ai beaucoup de revolvers dans le dos.** » Parlos : « **Vous maintenez donc cette mise en cause.** » À sa greffière : « **On en prend note** ».

« **Vous êtes juriste, pas marin** »

Les « revolvers » sont dégainés. Les avocats de Total opposent à l'officier Velut la bonne note de l'*Erika*. Son « *target factor* » en terme maritime. Jean-Loup Velut, stoïque : « **Une note est significative quand elle est mauvaise. Quand elle est bonne, demeure un doute. Des notes complaisantes, cela existe.** » Alain-Marc Irissou, directeur juridique de Total, se lance alors dans une longue tirade défensive. « **Comment aurions nous eu la prescience que l'*Erika* allait se briser ? Total n'est pas doté de pouvoirs surnaturels.** »

Toutes les parties au procès se déchaînent. Bertrand Thouilin, le juriste du groupe pétrolier, s'en prend au Rina, la société de classification, et au commandant Pollara, gestionnaire du navire. « **Ils ont été extrêmement défaillants.** » M^e Metzner, l'avocat du Rina : « **Vous accusez tout le monde. Vous êtes juriste, pas marin que je sache.** » Même le commandant Karun Mathur, fantôme du procès, resté en Inde, entre dans la bataille par la voix de M^e Quimbert, son avocat nantais. « **Que pouvait-il faire ? Ce navire s'est effondré comme un château de cartes, mais dans la tempête, il ne pouvait pas en connaître l'état réel.** »

L'avocat affirme qu'il est en contact permanent avec son client, *via* Internet. Le président : « **On préférerait qu'il soit présent physiquement.** » M^e Varaut, au nom du conseil général de Vendée, propose d'offrir au « **damné de la mer** » un billet d'avion et le gîte à Paris. M^e Quimbert : « **Votre proposition est irrévérencieuse. Le commandant Mathur a retrouvé un travail. Il ne va pas le perdre pour faire plaisir à un homme politique.** » Sous-entendu, Philippe de Villiers, président de la Vendée et candidat à la présidentielle. Au tribunal, les rumeurs vont bon train. Le « **damné** » pourrait sortir de son silence. Coup médiatique en perspective ?

Bernard LE SOLLEU