

## ***ERIKA* : ENTRÉE EN SCÈNE DE LA NAPPE BALADEUSE**

Ouest-France du jeudi 5 avril 2007

**Sur la sellette, hier, devant le Tribunal de Paris, l'ex-commandant du port de Saint-Nazaire et un expert du Cedre. Débat sur une nappe de fioul.**

Alain Tcheng, 54 ans, est aujourd'hui conseiller de l'État maltais, le pavillon de l'*Erika* ! En décembre 1999, il commandait le port de Donges, où le pétrolier en difficulté espérait trouver refuge en Loire. M. Tcheng est l'homme qui, ce 11 décembre au soir, veille du naufrage, déclare : **« Si ce navire perd du fioul, je ne peux pas le prendre : dans l'estuaire, les barrages antipollution seraient emportés par les marées. Mieux vaut qu'il aille à Brest. »** Témoignage important, car tous les prévenus jurent qu'ils n'ont jamais été informés d'une telle pollution.

Il tient son information de M. Elfilali, agent maritime, qui la tient de son confrère Gergaud, informé par les Italiens. Le président du tribunal confronte les uns aux autres. Chacun campe sur ses souvenirs. Tcheng : **« Ce qui m'a fait bondir, ce sont ces pertes à la mer de fioul lourd. Par un temps en furie, on ne peut pas colmater des fissures. »** L'audience est nerveuse. Au fil des questions, Alain Tcheng nuance légèrement sa réponse. Et si les pertes de fioul avaient été internes, entre une citerne et un ballast ? **« C'était un pétrolier âgé, sans double coque, plein à ras bord. Il ne pouvait fuir que vers l'extérieur. »**

Sur ces pertes à la mer dès le samedi midi, un organisme peut trancher la question, le Cedre (1). À la barre, l'un de ses experts, Michel Marchand. Dans la foisonnante soirée d'appels téléphoniques du samedi, il est alerté par un assureur. L'*Erika* a des difficultés. Lui n'en sait rien. Il s'adresse au groupe Total qu'il connaît bien. Là, on lui demande de ne surtout pas faire état du contact avec l'assureur. Personne, dit-il, n'évoque de fuites à la mer. Pourtant, après le naufrage, une nappe baladeuse touchera le Finistère sud. Pour le procureur Laurent Michel, elle date, selon toute vraisemblance, du samedi midi. L'homme du Cedre ne dément pas, au grand agacement de M<sup>e</sup> Quimbert, l'avocat du capitaine de l'*Erika*.

Bernard LE SOLLEU

(1) *Cedre* : Centre de documentation, de recherche et d'expérimentation sur les pollutions accidentelles des eaux.

# AU PROCÈS DE L'"ERIKA", LE TRIBUNAL TRAQUE LES CONTRADICTIONS DANS LES VERSIONS DES TÉMOINS

LE MONDE, jeudi 05 avril 2007

**P**endant les sept premières semaines du procès du naufrage de l'*Erika*, les prévenus ont eu tout le temps d'exposer leur version des faits, et, en toute occasion, de réfuter la moindre responsabilité dans le naufrage. Désormais, l'armateur, le gestionnaire du navire, la société Total, le bureau de certification des navires, les autorités maritimes françaises ont cédé la parole. Le tribunal entend les experts et témoins. Ces nouvelles pièces au puzzle doivent permettre de préciser, par petites touches, les circonstances exactes du naufrage, et les responsabilités de chacun.

Sous la conduite du président Jean-Baptiste Parlos, chaque détail est passé en revue, la moindre contradiction dans les déclarations des uns et des autres est traquée. Et les contradictions n'ont pas manqué, au cours des audiences des lundi 2, mardi 3 et mercredi 4 avril. Ainsi Alix Grandpierre, le chef du service "*vetting*" de Total à l'époque, affirme que les contrôles effectués par les inspecteurs de la compagnie à bord des navires se limitent à une vérification "*cosmétique*", tandis que l'inspecteur qui a contrôlé l'*Erika*, Pierre Tragin, parle d'un "*contrôle correct, qui permet de juger de l'état du navire, pas superficiel*".

A l'époque, un an avant le naufrage, l'inspecteur, aujourd'hui retraité, avait jugé le bateau "*acceptable à la limite en spot [pour un affrètement au voyage et non pour une période plus longue]*". Longuement interrogé sur le sens de la notation "*à la limite*", M. Tragin explique que l'*Erika* était un navire "*réglementaire, mais pas super performant*", car il n'était doté que d'une seule chaudière, et n'avait pas de générateur de secours. "*Sur une échelle de 0 à 10, je lui aurais mis 5*", complète l'inspecteur.

Contradictions encore, quand les protagonistes évoquent les coups de fil échangés samedi 11 décembre au soir, la veille du naufrage. Éric Gergaud, de l'agence maritime Pommé, désigné pour organiser l'escale du navire à Saint-Nazaire après la première alerte lancée par le capitaine de l'*Erika*, affirme avoir prévenu Dirk Martens, le dirigeant des opérations maritimes chez Total, des divers problèmes rencontrés par le navire : gîte, présence de fissures sur le pont, fuites en petite quantité. M. Martens nie fermement avoir reçu la dernière information. "*Je maintiens que M. Gergaud ne m'a pas alerté d'une pollution, cela aurait attiré mon attention*", affirme-t-il.

Contradictions toujours, quant à Alain Tcheng, le directeur du port de Nantes-Saint-Nazaire, réticent à l'idée de voir arriver l'*Erika* dans son port, affirme avoir été informé de l'existence de fuites sur le navire par un intermédiaire qui nie lui avoir transmis une telle information. "*Il y a comme cela des choses inexplicables*", commente le président Jean-Baptiste Parlos.

Ayant eu confirmation des difficultés rencontrées par le navire, M. Martens parvient à joindre le capitaine de l'*Erika*, Karun Mathur. "*Il m'a confirmé l'apparition de la gîte, m'a dit qu'il avait redressé le navire, et que la situation était sous contrôle. Il m'a donné l'impression d'être serein, de faire preuve de maturité dans l'approche de l'incident, poursuit le témoin. En fin de soirée, la situation était plutôt rassurante.*" "*J'ai demandé des informations, affirme M. Martens, je n'ai pas donné des instructions. Je ne pouvais pas le faire dans ma position.*". Pour la professeur de droit maritime Martine Rémond-Gouilloud, nommée expert dans la procédure et entendue à ce titre par le tribunal, au contraire, "*l'ensemble des opérations était soumis à Total, dirigé par Total, ce que l'entreprise ne souhaite pas voir reconnaître*". "*Votre analyse a été très contestée, je n'ose pas dire vilipendée*", lui rappelle le président Parlos. Les avocats de la compagnie évoquent "*une interprétation délirante déconnectée de la réalité*". En réponse, M<sup>me</sup> Rémond-Gouilloud martèle que son travail, réalisé en 2001 à partir d'une partie du dossier d'instruction, a consisté à "*faciliter la tâche du magistrat instructeur*", en faisant apparaître "*les divergences entre l'apparence des contrats et la réalité des pratiques*", sans parvenir à étayer ses conclusions de l'époque devant le tribunal. Concernant les coupures opérées dans son rapport par la chambre de l'instruction à la demande des prévenus, M<sup>me</sup> Rémond-Gouilloud reconnaît : "*La fin était de trop. Je me suis sans doute laissé emporter par une tendance littéraire, et par les difficultés à obtenir les pièces de la part de Total.*"