

PROCÈS ERIKA : LA SOCIÉTÉ DE CERTIFICATION RINA AU COEUR DES DÉBATS

LES FAITS

LE MONDE du lundi 05.03.07

Bientôt, ce sera l'heure du dernier voyage. Le procès de l'Erika entre, lundi 5 mars, dans sa quatrième semaine, et au fil des audiences, le tribunal, qui avance chronologiquement, approche du 8 décembre 1999, jour où le navire a quitté le port de Dunkerque, avant de sombrer, le 12 décembre.

Lundi, c'est le bureau italien de certification Rina qui sera au coeur des débats. Le tribunal correctionnel de Paris doit aborder sa visite annuelle de l'Erika, effectuée le 23 novembre 1999. Et comment, moins de trois semaines avant le naufrage, malgré les observations négatives du contrôleur, le navire a été autorisé à poursuivre sa route.

Combien de contrôles effectués sur le bateau ont été passés en revue à l'audience ? On perd le compte, tant ils sont nombreux : contrôles de Rina, contrôles dans les ports, contrôles des sociétés pétrolières (le vetting)...

Un audit de la société gestionnaire de l'Erika, Panship, a également eu lieu, à la suite duquel le bureau de certification Rina a proposé un audit de tous les navires gérés par cette société à l'autorité maritime de Malte.

Et malgré tout cela, jamais l'Erika, qui s'est brisé en deux au large de la Bretagne, n'a perdu son autorisation de naviguer. Dans tel port, le bateau est jugé "conforme". Telle compagnie pétrolière le trouve "acceptable". Et quand des anomalies sont relevées, un délai est accordé à l'armateur et au gestionnaire pour rectifier, et vogue le navire.

QUAND BP PARLAIT D'UN NAVIRE "INACCEPTABLE"

Une exception. La compagnie BP : lors d'un contrôle effectué à Augusta en Italie, le même jour que celui de Rina (le 23 novembre 1999), elle a fait vingt-trois observations et relevé quatre non-conformités qui l'ont conduit à déclarer le navire "inacceptable".

Interrogé sur ce point, mercredi 28 février par le président du tribunal, Jean-Baptiste Parlos, le gestionnaire de l'Erika, Antonio Pollara, a haussé le ton : "Ce qu'a dit ce monsieur de BP est totalement faux. C'est un ignorant, un incompetent, il ne connaît pas les navires et les comprend pas." "Les problèmes [soulevés] ne concernent pas la structure", a-t-il ajouté.

"BP n'aurait pas fait ce voyage, a relevé pour sa part Alexandre Varaut, l'un des avocats des parties civiles. Si ce rapport [de BP] avait été émis par le service de vetting de Total, le navire serait-il parti de Dunkerque ?"

"Je ne sais pas, je ne suis pas inspecteur de vetting", a répondu Bertrand Thouillin, l'ancien directeur des affaires juridiques du service trading/shipping et responsable de la sécurité maritime du groupe Total.

Gaëlle Dupont

LE VICE-PROVISEUR A LE GÉNIE MARITIME

Ouest-France du lundi 5 mars 2007



Laurent Michel, vice-procureur du procès du naufrage de l'Erika.

Claude Stefan

Les questions techniques ne le désarçonnent pas. Quand il était étudiant, Laurent Michel avait une spécialité, l'électronique navale.

Le procès de l'*Erika* entre, aujourd'hui, dans sa quatrième semaine, devant le Tribunal correctionnel de Paris. Au menu, la dernière inspection du pétrolier à La Corogne (Galice), début décembre 1999, peu avant la catastrophe.

Laurent Michel est le vice-procureur. Les discussions ultratechniques ne le dérangent pas, bien au contraire. Les calculs de contraintes, de résistance des matériaux, toute l'ingénierie navale, il les connaît. Ce géant - pas loin de deux mètres - est polytechnicien et diplômé de l'École du génie maritime, devenue depuis l'Ensat (École nationale supérieure des techniques avancées). Sa spécialité d'alors ? L'électronique navale.

Il aurait pu faire carrière dans le maritime, mais il bifurque très vite vers l'enseignement. Il sera professeur agrégé de mathématiques. Fils d'avocat, le droit le titille. Il passe une maîtrise, et la carrière de papa ne l'intéressant pas, il vise la magistrature. Il aime, dit-il, le service public. Il y entre sur titre en 1993. Pendant cinq ans, il est juge des enfants à Beauvais. En l'an 2000, nouveau changement de cap. il intègre, cette fois, le Parquet de Paris.

Visiblement, Laurent Michel n'a rien oublié de sa formation maritime. « **C'était il y a 25 ans. J'ai quand même dû m'y remettre un peu.** » M. Ponasso, l'ingénieur naval de la société italienne de classification (le Rina), l'a compris à ses dépens. L'autre jour, il défendait ses calculs de résistance des structures de l'*Erika*. Avant que le procureur ne le contre : « **Vous avez écarté les mesures qui vous gênaient. On attend de vous un peu plus de méthode.** » L'ingénieur s'est rassis, tout penaud.

Bernard LE SOLLEU