

AU TRIBUNAL : L'ULTIME VOYAGE DE L'ERIKA

Ouest-France du lundi 12 mars 2007



*Le naufrage de l'Erika aurait-il pu être évité ? On va entrer dans le vif du sujet cette semaine au procès où l'on retrouvera Antonio Pollara, gestionnaire du navire (en haut à droite) et Bertrand Thouilin, juriste de Total (en bas).
Archives Ouest-France / AFP*

Le procès entre dans sa cinquième semaine. Il aborde le moment fatidique du naufrage. Aurait-on pu sauver le pétrolier ? Empêcher la marée noire ?

C'est son ultime voyage. Le pétrolier a appareillé de Dunkerque le 8 décembre 1999, peu avant minuit, les citernes chargées à ras bord de 30 884 tonnes de fuel lourd. Il lui reste quatre jours à vivre. La mer est déjà forte avec des creux de trois mètres et plus. Fort vent et visibilité réduite. Une tempête est annoncée. Mais, à bord, avant l'appareillage, RAS. Selon les témoins, le navire certes âgé, semble « **bien entretenu** », en possession « **de toutes ses capacités de manoeuvre** », « **aucune gîte, aucun choc, aucune fuite** » et l'équipage, indien, paraît efficace.

Dans ce procès, qui a débuté voilà un mois au tribunal correctionnel de Paris, deux thèses s'affrontent. Elles divisent accusés et experts. Pour les uns, ce naufrage était « **inéluçtable** ». L'*Erika* était frappé d'un « **vice caché** ». L'apparent bon état dissimulait une usure des structures rongées par la rouille. Cette tempête féroce au large de la Bretagne ne pouvait que lui être fatale. C'est le point de vue que défend notamment Total.

« Ça suffit M. Pollara ! »

D'autres au contraire affirment qu'il aurait pu être sauvé, si, à la première gîte, le 11 décembre, à la première fissure sur le pont et au premier appel de détresse (annulé dans l'heure par le capitaine Karen Mathur), des mesures de sauvegarde avaient été engagées. Qu'est-ce qui s'est passé à bord du pétrolier, mais aussi à terre, au centre opérationnel de la Marine, le COM ? Au Cross-Etel ? Chez le gestionnaire du navire, Antonio Pollara ? Chez l'affréteur du voyage, Total ? Quels ordres et contrordres ?

Chaque fait va être décortiqué par le président Jean-Baptiste Parlos. Jusqu'à présent, il a mené les débats de main de maître, époustouflant par sa connaissance d'un dossier qu'il a étudié cote par cote pendant six mois. Même Antonio Pollara, le volubile, le vieux loup de mer reconverti en manager de navire, ne réussit pas à l'embobiner. Quand une question l'embarrasse, l'Italien de Ravenne s'en prend en général aux experts français du BEA Mer, le bureau enquête accident, qu'il traite aimablement de « **cerveaux malades** ». Le président, sec : « **Cela suffit M. Pollara, répondez par oui ou par non !** »

L'autre « star » du procès est Bertrand Thouilin. Ce Breton de 53 ans, né à Tonquédec dans les Côtes-d'Armor, est le juriste maritime de Total. L'homme du « *vetting* » et de la note prémonitoire. Il avait décrit, un an avant la catastrophe, les ennuis judiciaires que subirait le groupe en cas de naufrage et de marée noire.

Ce vrai spécialiste est en permanence sur la sellette. Une question délicate, une réponse qui tarde ? Jean-Baptiste Parlos : « **M. Thouilin, vous répondez ?** » Et il répond. Précis et nuancé. De l'histoire du transport pétrolier, rien ne lui échappe. L'audience tourne parfois à question pour un champion. Un avocat de Total veut démontrer que des navires jeunes font aussi naufrage. Il interroge Bertrand Thouilin qui, comme à la parade, aligne les âges des *Torrez Canyon*, *Olympic Bravery*, *Amoco Cadiz*, et autre *Exxon Valdez*.

Les robes noires entourent Total et son champion. Deux grands cabinets d'avocats sont sur le pont en permanence. La salle d'audience est peuplée d'écrans bleus d'ordinateurs portables. De jeunes avocates prennent tout en notes. Personne ne pourra dire que le puissant groupe pétrolier a pris ce procès trop à la légère.

Bernard LE SOLLEU

Société

ERIKA : LES SECOURS MANQUAIENT DE MOYENS

Par Sylvie BRIET

LIBERATION.FR, le lundi 12 mars 2007

COMPTE-RENDU • Liaisons radios, remorqueurs, système d'enregistrement : les moyens à la disposition des CROSS étaient parfois aussi vieux que le pétrolier lui-même.

Après un premier mois de procès, l'Erika quitte enfin le port de Dunkerque pour son dernier voyage : c'était le 9 décembre 1999. Jusqu'ici, le tribunal correctionnel de Paris avait décortiqué le fonctionnement du monde de la marine marchande, et l'état, bien compliqué, du pétrolier qui devait sombrer deux jours plus tard polluant 400km de côtes françaises.

Hier, pour aborder le voyage de l'Erika, l'audience a été consacrée aux secours en mer : quatre officiers de la marine sont en effet poursuivis pour «abstention volontaire de combattre un sinistre» parce qu'ils n'auraient pas pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le naufrage.

Au coeur du dispositif, les CROSS, centre régionaux des opérations de surveillance et de sauvetage, qui effectuent 2500 opérations de sauvetage par an, reçoivent les informations des navires et sont censés les suivre avec des technologies de pointe. Mais, en 1999 en tout cas, des dispositions écrites à la réalité, il y avait un fossé dans lequel saute le président du tribunal Jean Baptiste Parlos pour comprendre qui fait quoi et avec quels moyens.

Les rapports réalisés pour l'instruction pointent en effet le manque de moyens humains et matériels : les CROSS, mis en place après le naufrage de l'Amoco Cadiz, ont vingt ans et parfois leur matériel (remorqueurs, matériel de radio) est presque aussi vieux que l'Erika qui allait sur ses 25 ans. Le personnel est-il suffisamment formé ? parlait-il anglais, langue obligatoire pour ce genre de travail? : « Dans la mesure du possible, on nous donnait du personnel parlant anglais, finit par reconnaître Jean Luc Lejeune, coordinateur de mission de sauvetage pour le Cross Étrel, mais ponctuellement on en avait qui ne parlaient pas anglais.»

Jean-Luc Lejeune était de permanence pour 48 heures les 11 et 12 décembre. «C'est très long» note le président qui a du mal à savoir comment se passent concrètement ces 48 heures surtout par tempête.

Autre élément défectueux : les communications téléphoniques avec le Centre opérationnel de la marine (COM) de Brest, sont toutes enregistrées. Mais durant 20 minutes, le 11 décembre, et trois heures le 12 décembre 1999, jours du naufrage, le système d'enregistrement n'a pas fonctionné... Or les messages échangés entre le capitaine de l'Erika et les équipes à terre sont un élément important du dossier pour établir les responsabilités.