

PROCÈS *ERIKA* : LES MILITAIRES SE DÉFENDENT

Ouest-France du mardi 13 mars 2007



Le contre-amiral Michel de Monval. *Claude Stéfan*

La Marine aurait-elle pu prendre le commandement de l'*Erika* et éviter le naufrage ? Quatre officiers se trouvaient sur la sellette, hier, au tribunal.

Ils sont le « SAMU de la mer ». Ils veillent à la pointe de la Bretagne et se désignent eux-mêmes comme des « **urgentistes** ». Quatre d'entre eux ont été renvoyés devant le Tribunal correctionnel de Paris pour « **abstention volontaire de combattre un sinistre** ». À leur tête, le contre-amiral Michel de Monval qui dirigeait, en 1999, le centre opérationnel de la Marine, le COM. À ses côtés, le capitaine de vaisseau Éric Geay, le commissaire de la Marine Jean-Loup Velut, et Jean-Luc Lejeune, ex-officier des Affaires maritimes, en poste au Cross d'Étel, le Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage en mer.

« Le texte et la pratique »

Le Com est situé dans l'arsenal de Brest, sous le château. Une salle souterraine, bruyante, sécurisée, avec enregistrement automatique de tous les appels. Sauf que ce week-end où le pétrolier se trouve en difficulté au large de la Bretagne, pas de chance, à deux reprises, et à des moments cruciaux, l'enregistrement est tombé en panne faute de cassettes. Au Cross d'Étel, Jean-Luc Lejeune est de permanence ces 48 heures. Il y dort et mange. Après le naufrage, des parlementaires avaient noté : « **Les Cross ont vingt ans et certains de leurs équipements ont le même âge. L'état de leurs moyens de communication est une source de préoccupation.** » Vétusté du matériel et manque de moyens, « **vous êtes d'accord M. Lejeune?** » demande le président Parlos. « **Oui** ».

Le tribunal cerne le rôle des uns et des autres. Au Cross, l'obligation d'interroger le navire en difficulté et de s'informer des risques de pollution. Ensuite le Com opérationnel décide des actions à entreprendre. Les textes en vigueur accordent tous les pouvoirs aux urgentistes. Sur ce rail maritime qui voit passer chaque jour 320 000 tonnes de pétrole et 90 000 tonnes de produits chimiques ou autres, ils peuvent mettre en demeure un capitaine de gagner un port. Ils peuvent prendre le commandement d'un navire d'office, sur réquisition. « **Des moyens forts** », estime le président.

Pas si simple répondent les militaires. « **Le danger doit être grave et imminent.** » Imminent : non, dit le président. La loi de 1976, ne parle que de « **danger grave d'atteintes au littoral** ». Le commissaire Velut : « **Il y a le texte et la pratique.** » Dans la pratique, quand un navire a quitté la zone d'Ouessant et file vers l'Espagne, les urgentistes estiment que le danger s'éloigne. Malheureusement l'*Erika* a démontré le contraire.

Bernard LE SOLLEU

PROCÈS ERIKA : LES AVARIES AVÉRÉES DES DISPOSITIFS DU SECOURS EN MER

Le tribunal a relevé les lacunes des centres de surveillance durant le naufrage.

Par Sylvie BRIET

LIBERATION.FR, le mardi 13 mars 2007

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 avait décortiqué le fonctionnement du monde de la marine marchande et l'état, bien confus, du pétrolier qui devait sombrer deux jours plus tard en polluant 400 km de côtes françaises. Hier, 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.

Effectifs. Au coeur du dispositif, les Cross, centres régionaux des opérations de surveillance et de sauvetage, qui effectuent 2 500 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 : les rapports réalisés pour l'instruction pointent le manque d'effectifs et de matériel : les Cross ont vingt ans et, parfois, leur matériel est presque aussi vieux que l' *Erika*, qui filait sur ses 25 ans. Le personnel parlait-il anglais, langue indispensable pour ce genre de travail ? : «*Dans la mesure du possible, on nous donnait du personnel parlant anglais, finit par admettre Jean-Luc Lejeune, coordinateur de mission de sauvetage pour le Cross Etel, mais ponctuellement on en avait qui ne parlaient pas anglais.* » Jean-Luc Lejeune était de permanence pour 48 heures les 11 et 12 décembre 1999. « *C'est très long*», note le président du tribunal qui a du mal à obtenir de savoir comment se passent concrètement ces 48 heures. 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, jour 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.

Les quatre premières semaines d'audience avaient pointé toutes les opacités du transport maritime, un système qui semble construit pour diluer les responsabilités. Illustré par un inventaire à la Prévert, lu par le président Parlos et dont voici un résumé : «*L' Erika appartenait à une société maltaise contrôlée par deux sociétés libériennes aux actions détenues par un Italien. Il battait pavillon maltais, avait été classé par une société italienne, était géré par une autre société italienne, son équipage était indien. Il avait été affrété au voyage par une société immatriculée au Panama, filiale d'une compagnie pétrolière française, qui avait conclu un contrat de prestations de services avec une société britannique filiale de cette même compagnie pétrolière...*» «*Comprenez-vous que cette réalité éclatée puisse surprendre ?*» demande le président à un représentant de Total. Réponse : «*Le monde des transports est effectivement assez compliqué, on essaye de montrer que tout cela est très logique.*»

Astreintes. Mais quelle logique a prévalu au choix de l' *Erika* ? Selon l'accusation, Total avait choisi l' *Erika* dans l'urgence pour honorer son contrat au mépris des règles de sécurité. La compagnie devait en effet livrer en 1999 au moins 200 000 tonnes de fuel à l'italien Enel sous peine d'astreintes. La semaine dernière, surprise en direct avec les calculs du tribunal et de la défense, qui font tomber l'argument de l'accusation car Total avait déjà rempli son contrat. La compagnie n'avait plus besoin de l' *Erika*, et ne l'aurait affrété que pour quelques dollars de plus...