

## "ERIKA" : LE TRIBUNAL EXAMINE LA RESPONSABILITÉ DE TOTAL

LEMONDE.FR le 21.03.07

**L**e tribunal correctionnel de Paris a poursuivi, mardi 20 mars, l'étude minutieuse de la chronologie des heures qui ont précédé le naufrage de l'*Erika*, le 12 décembre 1999, au large de la Bretagne. Avec ce souci, énoncé par le président Jean-Baptiste Parlos, d'élucider "*qui savait quoi*" : une gageure dans ce dossier.

Mardi, l'audience a abordé la manière dont la société Total a été mise au courant des difficultés du pétrolier maltais qui transportait sa cargaison. A 18 h 32, le 11 décembre 1999, environ douze heures avant le naufrage, le commandant du navire, Karun Mathur, laissait un message sur un répondeur de la compagnie. Il l'informait d'avaries qui l'obligeaient à changer de cap et à modifier le chargement effectué à Dunkerque. Total affirme n'avoir pris connaissance de ce message qu'aux environs de 20 heures : le responsable de la cellule de crise, censé recevoir l'appel, faisait ses courses dans un supermarché où le téléphone portable ne passait pas.

La compagnie sera prévenue par d'autres biais. Le gestionnaire italien du navire avait alerté un agent maritime français des avaries de l'*Erika*. Celui-ci avait immédiatement répercuté vers 19 h 30 l'information au propriétaire de la cargaison. Total sera encore alerté par un troisième canal, celui des courtiers en pétrole qui avaient négocié le contrat. Ceux-ci avaient été avertis en cascade. L'un d'eux se serait empressé d'appeler Total. Enfin, la compagnie aurait eu accès à une série de télex échangés entre d'autres intervenants. Autant de voies plus ou moins officielles : les débats ont permis d'établir les liens à la fois complexes et intimes qui lient le petit monde du transport pétrolier.

### "PERSONNE NE M'A PARLÉ DE FUTURES À LA MER"

Le samedi soir, Total savait donc. Mais savait quoi, au juste ? Le président, le procureur et les parties civiles ont interrogé sur ce point Bertrand Thouilin, directeur des affaires juridiques et prévenu dans le procès. La compagnie connaissait-elle l'existence d'une perte de cargaison, et donc d'une pollution, comme l'assure une des personnes qui l'avait renseignée ? "*Personne ne m'a parlé de fuites à la mer pendant la soirée du 11*", a assuré Bertrand Thouilin.

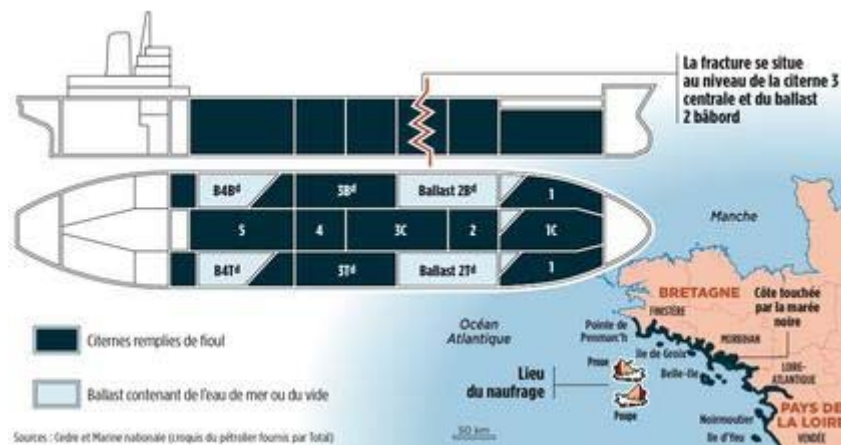
Le prévenu a également relativisé le rôle de la cellule de crise de Total, qui, d'après les statuts, se réunit en cas de "*pollution*" ou de "*quasi-pollution*". "*Qu'est-ce qu'une quasi-pollution ?*", a demandé le président. "*C'est un risque sérieux de pollution*", a répondu Bertrand Thouilin. "*Si on appelle [la cellule de crise], est-ce que cela signifie qu'il y a un risque sérieux de pollution ?*" "*Non, il y a simplement une première étape qui est la recherche d'informations. Nous étions dans une phase d'évaluation*", a répondu Bertrand Thouilin.

A 20 h 42 puis 20 h 57, Total a envoyé un télex à l'*Erika* afin d'en savoir plus sur la situation. Mercredi 21 mars, le procès doit examiner la teneur des conversations établies plus tard dans la soirée entre Total et le navire. C'est un des points importants du dossier. Total a-t-il donné des directives au commandant ? S'est-il donc comporté comme "*un gestionnaire de fait*" du navire, engageant ainsi sa responsabilité judiciaire, comme le pense la juge d'instruction Dominique de Talancé ? Bertrand Thouilin assure que non. "*Total n'avait pas vocation à prendre les commandes à bord. Nous voulions seulement évaluer l'événement. Nous avons demandé à être informés le plus tôt possible.*"

## Terre

# ERIKA : «LA BRÈCHE S'ÉTAIT ÉLARGIE, L'EAU ENTRAÎT»

Libération, mardi 20 mars 2007



Que s'est-il passé à bord de l' *Erika* entre le 11 et le 12 décembre 1999 ? A sa sixième semaine de procès, le tribunal correctionnel de Paris est entré hier dans le vif du naufrage du pétrolier qui a provoqué une marée noire polluant 400 kilomètres de côtes françaises. Le commandant Mathur a été incarcéré dans un premier temps, puis longuement entendu. Il est le seul à l'époque à s'être exprimé dans la presse. Il est également le seul de l'équipage à figurer au nombre des prévenus, mais vit en Inde et ne s'est pas présenté aux audiences. Les 23 marins, tous indiens, ont pour la plupart été entendus par les gendarmes le 14 décembre 1999. Ils ont repris l'avion le 16 décembre, trop vite pour recevoir la convocation de la juge d'instruction qui voulait les entendre. Seuls ceux dont l'avion était prévu le 17 décembre se sont rendus devant la juge d'instruction. Voici leur récit collectif, sur la base des dépositions qu'ils ont faites entre le 14 et le 20 décembre 1999 devant les gendarmes et la juge d'instruction.

### **Wakhle Diwakar Rao, né en 1972, officier en second**

«J'ai été engagé le 24 juin 1999 à Bombay par le capitaine Apu qui travaille dans une compagnie de recrutement qui s'appelle Herald Maritime. Elle travaille pour plusieurs affréteurs dont Panship ; c'est cette dernière qui me rémunérait pour un salaire mensuel de 2 840 dollars américains. J'ai reçu un billet d'avion pour embarquer le 25 juin à bord du navire amarré à Gela, en Italie. Un agent de Panship [le gestionnaire de l' *Erika*, ndr] m'attendait. J'ai déjà navigué sur l' *Erika* de septembre 1998 à février 1999 et aucun problème ne s'était signalé. Le bateau a été vidé à La Corogne [en Espagne], les gens de la société Repsol ont inspecté le bateau de haut en bas mais je n'étais pas présent lors de cette inspection. Le dernier chargement a été fait le 7 décembre au port de Dunkerque et nous sommes partis le 8 décembre.»

### **Singh Kaushal, né en 1971, commandant en second**

«Après Dunkerque et même dans le port, la mer était démontée. Malgré ce mauvais temps, nous n'avons pas eu de contre ordre. [...] Jusqu'au 11 décembre 1999, midi, il n'y avait pas de problème à bord. Le navire commençait à tanguer et à rouler fortement, le mauvais temps empirait. Trois membres d'équipage étaient malades depuis Dunkerque.»

### **Sharma Ranjan, né en 1975, officier en troisième bord**

«Pendant que je déjeunais, vers 13 heures le 11, un bruit a circulé à table comme quoi une petite fissure était apparue sur le couvercle d'une cuve côté tribord. Le commandant avait ordonné de changer de cap et de faire route vers Nantes, nous étions préoccupés. Je suis parti dans ma cabine me reposer. A 14 h 30, j'ai quitté ma cabine après la sieste. Par curiosité, je suis allé voir la fissure en question. Elle se trouvait à l'avant du bateau, sur le couvercle d'une des onze cuves de pétrole, côté tribord, et faisait une quinzaine de centimètres de long. Cette fissure se trouvait au milieu d'un renflement d'environ deux mètres de long.»

### **Tulsidas Poddar, né en 1961, pompiste**

«Je suis le pompiste à bord de l' *Erika*. Nous avons embarqué environ 30 000 tonnes de fuel pour nous diriger vers l'Italie. Je ne connaissais pas le port de destination. L' *Erika* est constitué de quinze citernes, réparties en cinq centrales, cinq tribord et cinq bâbord. A l'avant, il y a une réserve pour le ballast. Sur les quinze citernes, seulement onze sont utilisées pour le transport du fuel. Les citernes 2 et 4 tribord et 2 et 4 bâbord sont utilisées pour le ballast. Le circuit de pompage pour le fuel, constitué par deux pompes, est distinct de celui du ballast, une seule pompe.»

### **Elangova Mani, né en 1960, chef ingénieur**

«A midi, je suis monté voir le capitaine faire mon rapport. Il m'a fait remarquer que le bateau gîtait et qu'il fallait que je réduise la vitesse. On était à 106 tours, il m'a demandé de baisser à 90. Il m'a dit que le commandant en second (Singh Kaushal) venait de l'informer que la cuve centrale fuyait vers les ballasts tribord. Puis j'ai entendu le commandant en second parler au capitaine d'une fissure. Je suis moi-même allé voir ce qu'il en était et j'ai constaté qu'à environ 60 mètres de l'avant du bateau, il y avait des fissures dans lesquelles des vagues énormes s'engouffraient. Je n'avais jamais vu ça sur un bateau. J'ai alors été voir le capitaine dans sa cabine, il m'a indiqué qu'il venait d'envoyer un message d'assistance et il a fait virer le bateau afin que le vent et les vagues ne soient plus de face. Nous étions le 11 décembre en début d'après-midi. Le capitaine m'a dit qu'il avait informé Panship [*la société qui gère l' Erika*] de toutes ces avaries et de la conduite à tenir, Panship lui aurait dit de rejoindre le port le plus proche. [...] Cela nous prendrait environ une vingtaine d'heures mais les manoeuvres qu'il avait faites avaient eu pour effet de diminuer la gîte. Le capitaine m'a dit qu'il avait envoyé un deuxième message annulant sa demande d'assistance puisqu'il avait rétabli la situation. Je lui ai demandé comment allait la fissure, il m'a dit qu'elle avait l'air de se stabiliser, qu'on la surveillait [...]. Je suis allé me coucher vers 23 heures, j'ai réussi à dormir, il y avait un roulis à peu près normal.»

### **Wakhle Diwakar Rao, l'officier en second**

«Le capitaine m'a demandé d'envoyer personnellement l'ordre de détresse. Cela a eu lieu le samedi 11 décembre dans l'après-midi par message Imarsat. Dans ce message de détresse, il est fait mention d'une gîte anormale et d'une voie d'eau. Je n'ai pas envoyé de message pour signaler une fuite de fioul car il faisait nuit et que personne n'a constaté de fuite de fioul. Je n'ai pas entendu de bruit particulier sur le navire, seulement les bruits normaux en raison du très mauvais temps. Après le déclenchement de l'alarme, je suis resté à la passerelle avec le matelot Bamania.»

### **Tulsidas Poddar, le pompiste**

«Dans la soirée, le bateau reprend une gîte anormale sur tribord, plus importante que l'après-midi. Sur ordre du commandant en second, je me rends sur le pont et je constate que les fissures sur le dessus du ballast 2 se sont amplifiées. Toujours selon ses ordres, j'ouvre les vannes des ballasts 2 tribord et 2 bâbord afin que l'eau qui s'infiltré puisse s'équilibrer dans les deux conteneurs. Pour autant, l'assiette du navire n'est pas rétablie. Alors, nous avons transféré le maximum de fuel de la citerne 1 tribord sur la citerne 1 centrale et le navire a repris une assiette correcte. J'ai pris une consommation avec le reste de l'équipage puis sur accord de l'officier en chef, je suis allé me coucher. Je n'ai pas réussi à dormir car le roulis du bateau était trop important.»

### **Singh Kaushal, le commandant en second**

«A minuit, un nouvel appel du commandant annonçait une nouvelle gîte à tribord. J'ai réveillé le pompiste pour à nouveau intervenir sur le pont. Nous n'étions que tous les deux, la mer était encore plus mauvaise. J'ai réussi à atteindre la cuve avant tribord 2 tout en me retenant et en retenant le pompiste, j'ai constaté par la jauge que la cuve était remplie jusqu'à 4 ou 5 mètres de haut. Cela voulait dire que l'eau rentrait par une brèche qui s'était élargie. Le commandant a demandé de déballaster cette cuve [...]. J'ai constaté dans cette cuve la présence d'hydrocarbures. Malgré toutes les opérations de pompage, nous ne récupérons pas l'assiette du navire. Cela dure jusqu'à environ 3 heures du matin.»

### **Elangova Mani, le chef ingénieur**

«J'ai été réveillé le 12 à 5 h 30 du matin par l'alarme, je suis monté sur le pont après avoir enfilé mon gilet de sauvetage, j'ai constaté que le bateau gîtait énormément, tout l'équipage était sur le pont. [...] Nous avions tous très peur, les vagues montaient sur le pont. Le capitaine m'a annoncé qu'il avait envoyé un appel de détresse et que les hélicoptères allaient arriver. Il a réitéré cet appel devant moi. Les gens des secours ont dit qu'ils envoyaient un hélicoptère pour 22 personnes, qu'il fallait que quatre membres de l'équipage restent à bord pour être remorqués jusqu'au prochain port, mais ce remorquage ne pouvait arriver avant quatre heures. Le capitaine a fait savoir que la situation était trop grave, que le bateau était sur le point de se briser et qu'il fallait évacuer tout l'équipage... [...] Tout le monde attendait en pleurs et en prières sur le pont, je pense que nous avons attendu deux heures et lorsque le premier hélicoptère est arrivé, le bateau s'est coupé en deux. L'avant et l'arrière se sont relevés, tout le monde était à l'arrière du bateau qui était beaucoup moins incliné que l'avant.»

### **Sharma Ashok Kumar, le second ingénieur**

«Tout le monde courait dans tous les sens, j'ai demandé ce qui se passait, mais personne ne m'a répondu. Les gens semblaient paniqués. J'ai quand même appris que la coque était atteinte et que des hélicoptères avaient été appelés pour nous porter secours. J'ai été la cinquième personne à être évacuée par le premier hélicoptère. J'étais sur le pont quand le navire s'est brisé en deux. Nous étions rassemblés tous à l'arrière du bateau, le capitaine nous a demandé de monter sur le château afin de nous compter. J'ai eu très peur et nous avons cru que nous allions mourir. C'était la première fois que je me retrouvais dans un bateau coupé en deux avec un temps aussi mauvais. Je ne pourrais pas vous dire au bout de combien de temps j'ai été hélitreuillé. Avec la panique, j'avais perdu la notion du temps, mais cela s'est fait assez vite surtout que j'ai été un des premiers à être secouru.»

### **Elangova Mani, le chef ingénieur**

«Cinq personnes ont été immédiatement hélitreuillées. A ce moment, j'estime la hauteur des creux à neuf mètres. [...] Un canot a été lancé à la mer, il s'agit du canot bâbord numéro 2, j'y ai pris place avec douze autres personnes. Au moment où le deuxième radeau allait être mis à la mer, un autre hélicoptère est arrivé et a secouru l'équipage restant à bord. Nous sommes restés à proximité de l'épave et nous avons été hélitreuillés à notre tour au bout de deux heures. Trois membres d'équipage ont été légèrement blessés lors de l'évacuation du navire. Au moment de mon évacuation, la mer était déjà couverte de ce produit autour du navire... Au moment du naufrage, l'équipage était composé de 23 personnes. Il n'y a ni mort ni disparu. Je tiens à préciser que les sauveteurs français ont été d'un très grand secours.»

### **Sukhdev Singh, électricien**

«J'occupe les fonctions d'électricien. Je navigue depuis onze années sur les pétroliers. C'était un bon bateau, je le connaissais bien car j'avais en mai 1998 embarqué déjà une fois durant sept mois. J'avais confiance à tel point que j'ai laissé les autres embarquer avant moi sur les hélicoptères.»

### **Sharma Ranjan, l'officier en troisième bord**

«Ce pétrolier a 25 ans, je considère qu'il s'agit d'un bateau trop vieux pour naviguer. La coque était rouillée et ce bateau présentait un danger pour naviguer. Il avait les défauts dus à son âge.»

### **Wakhle Diwakar Rao, l'officier en second**

«Je suis très courageux, je n'ai pas eu peur. J'estime que ce qui s'est passé est dû au mauvais temps, de toute ma carrière, il est vrai pas bien longue, je n'ai jamais vu un temps pareil.»