

BRETAGNE

ERIKA : « DÉROUÉ SUR BREST ? » EXPLICATIONS PEU CONVAINCANTES

Le Télégramme du jeudi 22 mars 2007

Pourquoi l'Erika s'est-il déroué vers le port de Donges (44), dont la route exposait le navire, déjà fragilisé, à une très forte houle ? Les explications données lundi n'étaient-elles pas assez convaincantes ? Une nouvelle version a été fournie hier.

Pourquoi l'Erika ne s'est-il pas déroué vers le port de Brest, situé plus loin, mais sur une route beaucoup moins exposée à la houle ? « Brest était plus loin que Donges », avait expliqué le commandant de l'Erika. Lui seul a pris cette décision. À la barre, lundi, les autorités maritimes ont appuyé cette option - « La meilleure » -, données techniques à l'appui : le port de Brest n'était pas assez profond pour accueillir l'Erika. Vrai pour le port. Pas pour la rade qui offre un abri, certes provisoire, mais un abri quand même. L'explication n'était-elle pas assez convaincante ? Hier, les autorités maritimes françaises sont revenues à la charge.

« En état de siège »

« Dire que Brest aurait été mieux que Donges est une c..., s'est fendu, à l'audience, le commissaire en chef Velut. Le port brestois avait déjà à gérer une situation de crise, avec un navire - le Junior M. -, dont la cargaison d'ammonitrates menaçait d'exploser. Les dockers, qui réclamaient des primes exorbitantes, refusaient de le décharger. Le port était en état de siège ! La ville, traumatisée par l'explosion d'un autre bateau chargé d'ammonitrates, en 1947, ne voulait pas du Junior M... ». Sous-entendu : elle n'aurait jamais accepté un autre fardeau.

Certainement pas une autre bombe chargée, celle-là, de plus de 30.000 t de fioul n° 2. L'Erika aurait-il pu rallier Brest ? Probablement pas. Pourquoi s'est-il brisé ? Le tribunal a invité les parties en cause à livrer chacune des explications très attendues, mercredi prochain.

Hervé Chambonnière

L'*ERIKA* DANS LA TOURMENTE, LIVRÉ À LUI-MÊME

Ouest-France du jeudi 22 mars 2007

Le Tribunal de Paris « autopsie » les dernières heures de l'*Erika*. En tentant de déterminer qui sait quoi à terre. Fichu micmac...

Le samedi soir 11 décembre 1999, les « **urgentistes de la mer** » - les militaires du centre opérationnel de la Marine à Brest et le Cross d'Étel (Morbihan) - ne sont nullement préoccupés par le pétrolier. « **Votre grande affaire ce soir-là**, résume le président Jean-Baptiste Parlos, **ce n'est pas l'*Erika*, c'est le *Maria K*** ». Ce cargo, maltais lui aussi, s'est mis à l'abri en rade de Loire. Mais il chasse sur son ancre. Et s'il s'échouait à La Baule ? L'amiral, à Brest, n'hésite pas : il met en demeure le cargo de faire appel à un remorqueur.

Pendant ce temps, l'*Erika* leur revient comme un boomerang. Depuis 16 h, le commandant Mathur a mis le cap sur Donges, alors que les urgentistes croient toujours qu'il file vers l'Espagne. Au Cross, cette histoire de tanker est d'ores et déjà une affaire classée. Les fissures sur le pont, les éventuelles fuites de fuel à la mer ? Les urgentistes assurent tout en ignorer. « **Manque de curiosité ?** », s'interroge le président. « **Il ne m'a pas effleuré l'esprit que le capitaine ne disait pas la vérité** », répond Jean-Luc Lejeune, l'officier de permanence à Etel.

Entre Donges et Brest

Pourtant, à terre, la vérité circule de portables à portables. Via *Radio Monaco*, le patron de la Panship, Antonio Pollara, a joint, depuis l'Italie, à plusieurs reprises le navire qui se débat dans une tempête dantesque. Le tribunal dissèque les communications échangées. Du moins, celles dont il a trace. Exemple. Pour espérer être accueilli à Donges (Loire-Atlantique), il faut bien alerter le port. Circuit ubuesque. La Panship contacte d'abord un agent maritime à Port de Bouc, près de Marseille, qui en appelle un second, qui en appelle un troisième qui s'adresse, lui, au commandant du port, M. Tcheng. Dans ce micmac surnage une information que personne ne détient, soi-disant : il y aurait eu des fuites de cargaison à la mer. Pollution !

Donges, qui manque de moyens de lutte anti-marée noire, suggère que le navire se dérouté donc sur Brest. « **Connerie** », répond la Marine. Dans la rade de Brest, il y a déjà le *Junior M*, chargé de 7 000 tonnes de nitrate d'ammonium. Gros risques d'explosion.

Ultimes heures. Pollara n'a toujours pas alerté les autorités françaises. Il a demandé à Karun Mathur d'appeler le numéro d'urgence du groupe Total, propriétaire de la cargaison. Appel à 18 h 32. Pas de chance. L'homme de veille fait ses courses dans un supermarché. Son portable est censé recevoir l'alerte. Le message ne passe pas. Il ne le découvre qu'à 20 h 15. Branle-bas à la cellule de crise à Paris. Une heure plus tard, un ex-commandant de pétrolier de chez Total, Dick Martens, dialogue avec Mathur. Il le trouve « **calme** ». Total approuve le choix de Donges.

À bord de l'*Erika*, l'équipage a retrouvé une fausse tranquillité. Le commandant décrit sa situation au Cross, à 22 h 30. Le message évoque « **des écoulements internes de cargaison, des fissures sur le pont. Les tôles de la coque semblent intactes** ». Des vagues déferlent toujours sur l'avant du navire. Plus question, de nuit, d'aller inspecter ces fissures, trop dangereux. À minuit, la peur resurgit. Nouvelle gîte, craquements, du fioul part à la mer, voies d'eau. Le navire se déchire. Il rompt à 6 h. Événements que le tribunal examinera la semaine prochaine.

Bernard LE SOLLEU