

L'AGONIE DE L'"ERIKA"

LEMONDE.FR, mardi 27 mars 2007

Le tribunal correctionnel de Paris a vécu, mardi 27 mars, les derniers instants de l'*Erika*. A 5 heures du matin, le dimanche 12 décembre 1999, le sort du bateau était scellé. Les fissures étaient devenues béantes et le bateau commençait à se couper en deux. *"La tôle de coque semblait flotter. Le fioul s'échappait de manière abondante. La fuite prenait une ampleur démesurée. Le navire était recouvert par la mer. J'avais la conviction que nous ne pouvions plus rester sur le bateau"*, a décrit lors des auditions Karun Mathur, le commandant du navire. L'équipage avait été réveillé et réuni sur le pont, avec les gilets de sauvetage. Vers 6 heures, alors qu'il n'était plus qu'à 37 milles nautiques des côtes, l'*Erika* envoyait un *"mayday"*, un appel de détresse, avec demande d'aide immédiate. *"Rupture totale de la coque, 26 personnes à bord"*, indiquait le message. Au même moment, le commandant Mathur appelait Antonio Pollara, le gestionnaire du navire, pour lui annoncer la nouvelle. Celui-ci prenait un certain nombre de mesures d'urgence, la plus surprenante étant de s'enquérir d'un responsable des relations publiques pour gérer les journalistes. Il tentait également en vain de trouver un remorqueur privé.

"LE NAVIRE S'EST PLIÉ EN DEUX COMME UN LIVRE QU'ON REFERME"

A Brest, la préfecture maritime, jusque-là attentiste, est en branle-bas. Les opérations de sauvetage débutent, avec des vents avoisinant 100 km/h et des creux de 14 mètres. Elles tournent vite au morceau de bravoure. Un hélicoptère arrive sur place et hélitreuille un plongeur. *"L'équipage était paniqué, a raconté ce sauveteur. Le capitaine ne s'est pas présenté. Il n'y avait aucune discipline. Ils avaient peur."* L'homme rétablit l'ordre, met les hommes en file et commence l'évacuation. Mais le treuil se bloque après avoir hissé cinq personnes. L'hélicoptère doit repartir.

Au même moment, vers 8 h 10, le pétrolier se brise. *"Le navire s'est plié en deux comme un livre qu'on referme"*, raconte Karun Mathur. Le bateau s'enfonce doucement et la nappe d'hydrocarbure devient impressionnante. Une première chaloupe est mise à la mer avec treize personnes à bord. La seconde ne peut être actionnée. Il faut espérer les nouveaux secours aériens. L'attente est interminable. Le plongeur voit disparaître sous l'eau l'un après l'autre les repères qu'il choisit à bord. Vers 10 heures enfin, deux hélicoptères arrivent. Le premier hélitreuille six hommes. Le second récupère le commandant, son second et le plongeur français, qui sera décoré pour son courage dans cette opération. Les hommes de la chaloupe seront également sauvés et ramenés à terre. L'équipage est sain et sauf.

SEPT AVOCATS IMMÉDIATEMENT DÉPÊCHÉS SUR PLACE

Parallèlement, l'*Abeille Flandres* appareille à 6 h 40 et arrive sur la zone en début d'après-midi. Deux matelots du remorqueur sont hélitreuillés sur la poupe du navire qui flotte encore, vaille que vaille. Essuyant des paquets de mer, les deux hommes arriment ce bout de l'épave à l'*Abeille Flandres* qui tente alors de l'entraîner vers la haute mer. La poupe coulera finalement quelques heures plus tard par 120 mètres de fond.

Voilà pour l'exploit humain en mer. A terre, la petite cuisine juridique n'avait pas pour autant cesser. La préfecture maritime contactait les parties, remplissait les ordres de réquisition et les mises en demeure, paperasse indispensables pour obtenir la prise en charge des frais par l'armateur. Sitôt sortis de l'hôpital, les hommes d'équipage sont interrogés par les gendarmes. Intervient alors un avocat anglais de l'assureur P&I Club. Le juriste, venu de Paris, explique à Karun Mathur qu'il n'a pas à répondre aux questions. Il tente également de s'emparer du livre de bord que le commandant a emporté avec lui. S'ensuit une altercation avec les gendarmes.

Très vite, sept avocats représentant les différentes parties débarquent en Bretagne et tentent de mettre la main sur l'équipage. Le commandant sera interrogé encore toute la journée du 13 et du 14, avant même que l'information judiciaire ne soit ouverte. La page héroïque était bel et bien refermée. Chacun fourbissait ses armes en vue des inévitables procès à venir.

Benoît Hopquin

BRETAGNE

ERIKA. LE CAPITAINE NE S'ESTIME PAS IMPLIQUÉ DANS LE NAUFRAGE

Le Télégramme du mercredi 28 mars 2007

Le capitaine de l'Erika, absent au procès de la catastrophe qui se tient à Paris, a affirmé qu'il n'était « pas impliqué dans le naufrage » du pétrolier, dans une interview diffusée hier par Europe 1, qui l'a joint en Inde. « Je respecterai entièrement le jugement du tribunal et je sais qu'il verra réellement que je ne suis pas impliqué dans ce naufrage. C'est tout, je ne veux pas faire de commentaire », a déclaré Karun Mathur à la radio. L'officier de marine indien, âgé de 43 ans, n'a pas répondu à la convocation du tribunal correctionnel de Paris faute, selon ses avocats, d'avoir les moyens de payer cet onéreux voyage. Selon Europe 1, qui a retrouvé sa trace dans l'annuaire d'une association de propriétaires de navires de commerce, M. Mathur travaille à la capitainerie du port d'un terminal maritime, à 300 km au nord de Bombay.