

PROCÈS DE L'*ERIKA* : TROIS THÉORIES POUR UN NAUFRAGE

Ouest France du jeudi 29 mars 2007

Comment expliquer le sort de l'*Erika*, plié puis cassé en deux ? À chacun son explication, pour mieux échapper à toute responsabilité.

Des morceaux de l'épave, à l'époque, furent remontés à la surface et analysés par des experts. Ces derniers notaient alors un « **état de corrosion généralisé, allant localement jusqu'à la perforation** ». La corrosion, est-ce la bonne explication ? L'armateur Guiseppe Savarese est le premier sur la sellette. Qu'en pensez-vous ?

Tempête et coups de boutoir.

Le propriétaire de l'*Erika* - il répète depuis huit semaines qu'il est techniquement incompétent - « **n'a pas de théorie personnelle** ». Pas la moindre petite idée ? « **C'est la théorie du *slushing* qui me convainc le plus.** » Il s'agit de violentes vagues qui se forment à la surface des liquides dans les citernes trop grandes et les ballasts d'un tanker par trop chahuté. Ce sont de véritables coups de boutoir. La génération des navires type *Erika* y aurait été particulièrement sensible. Et la corrosion ? Il en ignorait tout évidemment. « **Ce navire ne m'avait jamais posé de problème.** »

Le commandant Antonio Pollara, le gestionnaire du tanker, le vieux loup de mer, est sur la même ligne. « **Le *slushing* c'est le plus probable. Aujourd'hui, il ne serait plus possible de construire un tel navire.** » Il estime qu'il faut donc s'en prendre au constructeur et à l'Association internationale des sociétés de classification qui n'a pas mis son veto.

Fissure et faute de navigation.

Le Rina bureau de classification de l'*Erika* soutient une tout autre théorie : celle d'une fissure de la coque à hauteur du pont, provoquée par un remorqueur ou un objet flottant non identifié. « **Cette lésion s'est ensuite propagée** », affirme Antonio Pingiori. Comment ? « **Par les erreurs de navigation du commandant et ses erreurs de déplacements de charges lors de la gîte.** » La corrosion ? Rien à voir. « **Si cela avait été le cas, il se serait cassé immédiatement, pas en 18 heures de temps.** »

Le vice caché.

Total affirme, sur un ton solennel, avoir été trompé sur la qualité du navire. « **Il était affecté d'un vice rédhibitoire à un endroit névralgique de sa structure. Un vice caché. Indétectable** », assure Alain-Marc Irissou, le directeur juridique du groupe pétrolier. Bertrand Thouilin précise que « **les certificats de ce navire ne correspondaient pas à la réalité** ». Visé, le Rina. Le maillon faible dans la chaîne de sécurité du transport maritime n'est pas, selon lui, à rechercher du côté de Total, simple affréteur au voyage. Cherchez, dit-il, du côté de l'armateur, de la société de classification et de l'État du pavillon.

L'amiral Michel de Monval et les militaires brestois ont, quant à eux, désigné « **un problème de structure, car l'*Erika* s'est plié en deux** ».

Bernard LE SOLLEU

BRETAGNE

PROCÈS ERIKA : À CHACUN SA VERSION

Le Télégramme du jeudi 28 mars 2007

La faute au capitaine. À la tempête. À un vice caché... Hier, chaque partie a pu livrer sa théorie sur les causes du naufrage de l'Erika. Ultime étape avant la bataille d'experts.

La première autopsie du naufrage de l'Erika a duré près d'un mois et demi. Un mois et demi pour entendre à nouveau que le pétrolier avait été mal entretenu, que les dispositifs de surveillance et de secours en mer étaient, à cette époque, sous-équipés. Un mois et demi pour tenter de savoir qui savait quoi (lire ci-dessous), quelques heures avant que l'Erika ne se brise en deux. Hier, tournant du procès, le tribunal a finalement posé LA question : pourquoi le navire s'est-il brisé ? « La faute à la tempête et au phénomène de "slushing", un mouvement très violent de la cargaison provoqué par le mauvais état de la mer, et qui provoque de graves lésions structurelles au navire », considère l'armateur de l'Erika, Giuseppe Savarese. Et l'entretien calamiteux du navire ? « Il répondait à toutes les règles. Des travaux avaient été faits et de nombreux contrôles effectués », répond l'Italien qui veut bien tout de même se reconnaître comme « moralement responsable ».

Ofni : objet flottant non identifié

C'est au tour d'Antonio Pollara. Pour lui aussi, c'est la faute au « slushing ». Et d'ajouter, avec sa verve habituelle : « L'Erika avait un problème structurel qui était connu de l'IACS, cette association qui regroupe les dix "meilleures" sociétés de classification de navires au monde. Ce bateau aurait dû avoir une structure plus lourde pour éviter ce phénomène de slushing. L'IACS le savait et n'a rien dit ». Lui n'a, en tout cas, pas hésité à revoir à la baisse l'épaisseur des tôles utilisées lors du dernier grand chantier de révision de l'Erika... Travaux dont le suivi et le contrôle étaient assurés par le Rina. La société de classification italienne oublie cet épisode et préfère attribuer la paternité du naufrage « au comportement du commandant de l'Erika ». « Les transferts de cargaison qu'il a ordonnés ont accentué les effets de torsion et de compression sur la coque... » Il y avait bien une fissure originelle, mais le Rina, après en avoir un temps attribué la cause à une probable collision de l'Erika avec un Ofni - un objet flottant non identifié - préfère y voir désormais la marque d'un « événement extérieur ».

La bataille des experts

Pour sa part, Total ne démord pas du « vice caché », « indétectable pour l'affrètement », donc pour lui. Quel vice ? « Un vice lié à la structure ». Du bout des lèvres, l'un des représentants de Total veut bien mettre en cause l'entretien du navire. Un autre estime qu'il faut « rechercher les responsabilités du côté de l'armateur, de la société de classification et de l'État du pavillon (Ndlr, Malte, qui n'est pas poursuivi) ». Les autorités françaises, elles, n'ont « pas de commentaire à faire ». Quant aux deux locataires italiens de l'Erika, qui l'ont sous-loué à Total, ils sont « dans l'incapacité de se prononcer ». « Même les experts ne sont pas d'accord entre eux ! » Ils viendront le dire à la barre, dès lundi prochain.

Hervé Chambonnière

« TOTAL AURAIT DÛ NOUS CONTACTER »

Le Télégramme du jeudi 28 mars 2007

Qui connaissait l'état réel de l'Erika, quelques heures avant qu'il ne sombre ? Les autorités maritimes, dont le « manque de curiosité » a étonné à plusieurs reprises le président du tribunal, ne savaient rien. Pourtant, à terre, des informations circulaient. Antonio Pollara, le gestionnaire nautique et commercial du navire, n'ignorait rien des fissures, puis des fuites de pétrole à la mer. Total, dont la cargaison de l'Erika était destinée à l'un de ses gros clients, était parvenu à joindre le navire, dont le commandant aurait alors tenu « des propos rassurants ». Lui a déclaré l'inverse lors de l'enquête. « Je leur ai tout raconté ». Impossible de savoir qui dit vrai. Lundi dernier, les autorités maritimes ont fini par charger Total. « Nous sommes persuadés qu'ils avaient des informations que nous n'avions pas. Ils auraient dû nous contacter ». Fureur du groupe pétrolier qui répond : « Nous n'étions pas dotés de pouvoirs surnaturels ! Comment aurions-nous pu savoir que le navire allait se briser ? » Et, le groupe pétrolier, à son tour, de montrer du doigt le Rina, le bureau de classification chargé de contrôler l'Erika, et Antonio Pollara, « extrêmement défaillants ».

L'AGONIE DE L'"ERIKA"

LE MONDE, jeudi 29 mars 2007

Le 8 décembre 1999, un peu avant minuit, l'*Erika*, pétrolier battant pavillon maltais, appareille de Dunkerque. Long de 183 mètres, lancé 24 ans plus tôt, le navire a embarqué 30 800 tonnes de fioul lourd numéro deux, un résidu de raffinage particulièrement visqueux. Le propriétaire de la cargaison, Total, doit le livrer à la société Enel en Italie.

Le 12 décembre, au matin, au large de la pointe de Penmarc'h, en Bretagne, l'*Erika* se casse en deux. 19 000 tonnes de fioul s'échappent des cuves et maculent 400 km de côtes. Les 11 000 tonnes restantes seront pompées dans l'épave, sur les deniers de Total, par 120 m de fond. Alors, malchance, "fortune de mer", comme disent les marins ? Voire. Le tribunal correctionnel de Paris examine, depuis le 12 février et jusqu'au 13 juin, les conditions du naufrage. Quinze prévenus, onze personnes physiques et quatre morales, dont Total, doivent répondre des griefs de "pollution", de "mise en danger d'autrui" ou d'"abstention volontaire de combattre un sinistre". Neuf audiences viennent d'être consacrées à la chronologie du dernier voyage de l'*Erika*. Les chronologies, plutôt. Chaque prévenu a la sienne. Ne manque que celle, capitale pourtant, du commandant, Karun Mathur. Le prévenu ne s'est pas présenté au tribunal. Il faut donc se contenter des procès-verbaux d'audition et des versions des autres acteurs, trop heureux de charger l'absent.

Le commandant, seul maître à bord après Dieu ? Une légende, à suivre les interrogatoires conduits par le président Jean-Baptiste Parlos. De l'étude des heures qui ont précédé le naufrage, affleure plutôt l'image d'un homme sous tutelle. Un subordonné, obligé par contrat de justifier chacune de ses actions, d'informer les uns et les autres des moindres développements, de suivre des protocoles contraignants. Un greffier des mers qui passe son temps à envoyer des télex, à laisser des messages, à consigner ses faits et gestes dans le livre de bord, à remplir les formulaires exigés par les assurances, alors que son navire se casse au milieu d'une mer démontée.

Le samedi 11 décembre 1999, le commandant Mathur n'enverra pas le compte rendu de routine de la mi-journée. Vers midi, heure française, engagé dans le golfe de Gascogne, il constate une gîte anormale. Des fissures apparaissent sur le pont, à 60 m de l'avant du bateau. A 14 h 08, il envoie un "mayday", un message de détresse. Plusieurs bateaux croisant dans la zone se portent à son secours. Le commandant de l'un d'eux note sur son livre de bord que les conversations évoquent "une défaillance structurelle de la coque" et l'impression que "du pétrole se déverse dans la mer".

A terre, à Étrel (Morbihan), le Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage en mer (Cross) reçoit également le mayday. Il informe, à Brest, le Centre opérationnel de la marine (COM), chargé des secours. Mais, dans les échanges avec le bateau, il n'est fait aucune référence aux fissures, encore moins à un début de pollution.

A bord, l'équipage transfère la cargaison entre les cuves et joue avec les niveaux des ballasts. Le pétrolier retrouve son assiette. Via la radio d'un autre bateau, le commandant appelle en Italie son gestionnaire nautique, Antonio Pollara, de la société Panship. Il envoie un télex, puis laisse un message sur une boîte vocale. Il y évoque à nouveau des fissures, "une fuite de pétrole à la mer", et "soupçonne une défaillance de coque". Au même moment, Karun Mathur indique au Cross que "tout va bien à bord", corrige son mayday et ne demande plus d'assistance. "C'est la première fois que je suis confronté au fait qu'un commandant n'ait pas fourni les mêmes informations aux différents interlocuteurs", explique Éric Geay, un des prévenus du Centre opérationnel de la marine. Les autorités côtières vont alors se désintéresser durant plusieurs heures du sort de l'*Erika*.

Le président Parlos s'est beaucoup interrogé sur "ce manque de curiosité". "Pour nous, c'était une fausse alerte", a insisté Éric Geay. "Je n'imagine pas un capitaine mettant en danger la vie de son équipage", a expliqué l'amiral Michel de Monval, autre prévenu de la préfecture maritime de Brest. Les autorités pensent que l'*Erika* poursuit sa route. Le pétrolier a en fait viré de bord pour recevoir la houle par l'arrière et soulager la structure. Des membres de l'équipage s'aventurent sur le pont, balayé par les paquets de mer, et s'inquiètent des cassures de plusieurs mètres de long.

Averti sur son portable, Antonio Pollara, le gestionnaire nautique, rejoint en urgence son bureau peu après 15 heures. Le téléphone sonne. C'est un journaliste du *Lloyd's List*, le quotidien du transport maritime, qui est déjà informé du mayday de l'*Erika*... Dans les heures qui suivent, Antonio Pollara multiplie les coups de fil, qui semblent avoir été motivés autant par le besoin de se couvrir

juridiquement que par celui d'aider le commandant en difficulté. Il commence ainsi par prévenir les différents assureurs, en premier le *P & I Club*, celui des armateurs, qui semblera parfaitement informé des péripéties du naufrage. Mais bientôt tous ceux qui ont à voir avec le bateau et sa cargaison, de l'armateur aux multiples courtiers, seront prévenus. Le petit monde du transport maritime n'ignore rien des problèmes du pétrolier.

Total n'est pas oublié. Tenu par une clause de la compagnie, le commandant Mathur laisse un message à 18 h 32 sur la ligne d'urgence de la compagnie. Mais l'homme de permanence fait ses courses dans un supermarché où le portable ne passe pas. D'autres appellent le propriétaire de la cargaison vers 20 heures. Un responsable de la compagnie entre même en contact avec le commandant Mathur à 21 h 23. La conversation dure 8 minutes. Des consignes ? *"Une simple recherche d'informations"*, tempère Bertrand Thouilin, directeur juridique de Total et prévenu à titre personnel.

Tout le monde sait, dès lors. Sauf les autorités côtières. Elles apprennent vers 18 heures que l'*Erika* se dérouta sur Donges, près de Saint-Nazaire. Incidemment, un agent maritime parle des avaries au commandant du port, qui prévient le Cross et le COM. Il est près de 21 heures quand les autorités entendent pour la première fois parler de fissures. Le Cross reprend alors contact avec le pétrolier, qui signale des fuites internes, mais pas de pollution. Les protagonistes à terre rentrent l'un après l'autre se coucher, ou cèdent leur quart. Le commandant Mathur reste, lui, dans la tempête, par des vents qui atteignent force 10. Vers minuit, la gîte reprend. A 3 heures du matin, les cassures s'agrandissent, les pompes ne suffisent plus à écoper les tonnes d'eau qui entrent à chaque lame. A 4 heures, des raclements métalliques se font entendre. Le fioul s'écoule dans la mer. Mais le pétrolier ne le dit pas au Cross, qui le questionne par télex au même moment.

Le sort du bateau, qui commence à se couper en deux, est scellé. *"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 raconté Karun Mathur. Les hommes d'équipage montent sur le pont avec leur gilet de sauvetage. Vers 6 heures, l'*Erika* envoie un nouveau *mayday*, seize heures après le premier. Le commandant Mathur prévient Antonio Pollara. Celui-ci prend alors un certain nombre de mesures d'urgence, la plus surprenante étant de s'enquérir d'un responsable des relations publiques pour gérer la presse. A Brest, la préfecture maritime est en branle-bas. Les opérations de sauvetage débutent, avec des vents avoisinant 100 km/h et des creux de 14 m. Elles tournent vite au morceau de bravoure. Un hélicoptère arrive sur place et hélitreuille un plongeur. *"L'équipage était paniqué, a raconté ce sauveteur. Il n'y avait aucune discipline. Ils avaient peur."* L'homme rétablit l'ordre et commence l'évacuation. Au même moment, vers 8 h 10, le pétrolier se brise. *"Le navire s'est plié en deux comme un livre qu'on referme"*, racontera Karun Mathur.

Le bateau s'enfonce doucement et la nappe d'hydrocarbures devient impressionnante. Un problème de treuil interrompt le sauvetage, il faut attendre de nouveaux secours aériens. Interminables minutes. Vers 10 heures, deux nouveaux hélicoptères arrivent enfin. Le commandant, son second et le plongeur français sont les derniers à quitter le navire. Des marins, à bord d'une chaloupe, sont récupérés. Les 26 hommes d'équipage sont sains et saufs. Parallèlement, le remorqueur *Abeille-Flandres* arrive sur zone en début d'après-midi et tente d'entraîner l'épave vers la haute mer, mais la poupe coule quelques heures plus tard, par 120 mètres de fond.

A terre, la petite cuisine juridique continue. Sitôt sortis de l'hôpital, les membres de l'équipage sont interrogés par les gendarmes. Un avocat britannique du *P & I Club* explique à Karun Mathur qu'il n'a pas à répondre, et tente de s'emparer du livre de bord. Très vite, une armada d'avocats débarquent en Bretagne et tentent de mettre la main sur l'équipage. Le commandant est interrogé par les uns et les autres, avant même que l'information judiciaire ne soit ouverte. Chacun fourbit ses armes en vue des inévitables procès. Au large, le bateau vomit sa cargaison. Les nappes d'hydrocarbures arriveront sur la côte à Noël.

Benoît Hopquin