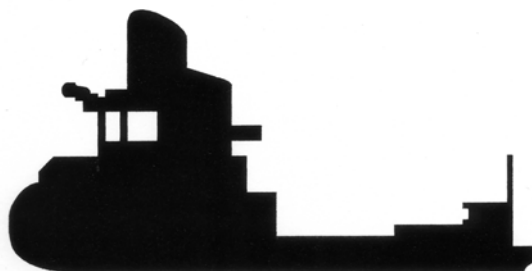


Procès *Erika*

Compte-rendu hebdomadaire - 8^{ème} semaine

Audiences du 2 au 4 avril 2007. Palais de Justice de Paris



Acronymes

AEM : Action de l'Etat en Mer, à la Préfecture Maritime

CEDRE : Centre de Documentation, de Recherche et d'Expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux

CMC : Cellule de Management de Crise, chez Total

COM : Centre Opérationnel de la Marine, à la Préfecture Maritime

CROSS : Centre Régional de Surveillance et de Sauvetage

SITREP : SITuation REPort, bulletin rendant compte de la situation d'un sauvetage.

SURNAV : SURveillance de la NAVigation, système de compte rendu pour la surveillance du transport des matières dangereuses

TPS : Total Petroleum Services

FIPOL : Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures

IACS : International Association of Classification Societies, Association internationale des sociétés de classification

P&I : Protection and Indemnity insurance, assurance protection et indemnité

ITF : International Transport Workers' Federation, Fédération internationale des travailleurs du transport

OCIMF : Oil Companies International Marine Forum, association de compagnies pétrolières

Lundi 2 avril 2007 – 13h30

Le Tribunal commence cette semaine l'audition des experts et témoins.

Mme Rémond-Gouilloud

Mme Rémond-Gouilloud, professeur de droit maritime, nommée expert auprès du juge d'instruction, a été chargée de l'analyse des contrats liés à la procédure et des implications de chacun de ces contrats. Le but est de déterminer les responsabilités de chacun des acteurs. Le Président du Tribunal rappelle que les parties ont demandé l'annulation intégrale du rapport ; cette demande a été rejetée dans sa globalité mais certaines parties du rapport ont été annulées et notamment ses conclusions.

Mme Rémond-Gouilloud rappelle son expérience de la mer, du pétrole et du droit. Elle a fait sa thèse au moment du naufrage du *Torrey Canyon*, a écrit sur les procédures FIPOL et participé à des conférences OCDE sur les marées noires, notamment *Amoco Cadiz* et *Exxon Valdez*, et leurs retours d'expérience. Elle présente son rapport comme « une analyse technique dans le cadre des pratiques et usages dans le monde maritime » à but de clarification. Il s'agit d'analyser les contrats et conventions liant les parties afin d'identifier les acteurs, leurs fonctions et les actions qu'ils ont menées ou qu'ils auraient dû mener. Le rapport a été rendu le 15 novembre 2001, seuls les 40 premiers tomes du dossier d'instruction étaient disponibles.

Mme Rémond-Gouilloud résume l'objet de son rapport : il y a divergence entre la théorie écrite du contrat et la réalité pratique, un travail de clarification est donc nécessaire. Selon elle, une autre difficulté est que le droit est écrit, parfaitement, en anglais mais est parfois intraduisible. Mme Rémond-Gouilloud a identifié 3 acteurs principaux, Tevere Shipping l'armateur, Selmont l'affrètement à temps, Total l'affrètement au voyage, et s'est attachée à analyser les contrats les liant en observant que leur fonctionnement théorique a été perturbé par divers facteurs. Tevere Shipping, l'armateur, est dirigé par un financier qui se présente comme incompetent en matière maritime ; il a donc confié 9 tâches (dont aucune n'est nautique) à un opérateur technique, Panship. Or M. Pollara fort de ses 30 ans d'expérience nautique est de fait le responsable nautique alors qu'il ne l'est pas dans la convention le liant à Tevere. Selmont est

l'affréteur à temps, encore appelé « armateur disposant ». Il n'est cependant qu'une coquille vide, un contrat lie Selmont à Amarsip et M. Ducci qui intervient comme agent. Total est l'affréteur au voyage. En théorie dit Mme Rémond-Gouilloud, l'affréteur au voyage est secondaire : il charge et décharge la cargaison et paie son fret ; pratiquement, les compagnies pétrolières ont vendu leur flotte après le naufrage de l'*Exxon Valdez* et se sont retirées juridiquement du transport de leur pétrole mais ont cependant des services chargés de suivre le transport et sont impliquées de façon évidente. Ainsi dès qu'il y a un incident à bord, des transferts de cargaison notamment, les instructions de Total sont nécessaires : pour l'experte, l'*Erika* et le commandant Mathur sont de fait dirigés par Total car les instructions de voyage donnent un rôle actif à l'affréteur même au voyage.

Mme Rémond-Gouilloud s'est de même interrogée sur la présence de slops (résidus de cargaison) qui n'auraient pas été déchargées à Dunkerque mais mis en citerne 3 et seraient « le produit dangereux » sujet de polémique.

Le Président du Tribunal rappelle que le travail de l'experte a été très contesté, voire vilipendé par Total et M. Pollara. Pour Total, le rapport présente la réalité comme fausse alors que le non dit et le non écrit sont considérés comme la réalité, avec des pratiques d'inquisition ; son objet est donc de montrer que Total est coupable et non victime. Le groupe considère cette interprétation malveillante, le pré-supposé de culpabilité contraire à un travail objectif d'expert, et le rapport affligeant. M. Pollara de même reproche le manque de neutralité de l'experte dans son approche du monde maritime et lui reproche d'ignorer le droit étranger ; pour lui le seul responsable nautique est le commandant Mathur. Il juge l'hypothèse de la gestion nautique de Total contraire au droit et aux faits. Mme Rémond-Gouilloud répète cependant que son travail n'avait pas pour but d'incriminer l'un ou l'autre mais de clarifier le fonctionnement et « accorder la réalité des faits et les écrits » ; il ne s'agit pas non plus d'une étude exhaustive des droits internationaux. Si elle a accordé beaucoup d'attention à Total, c'est parce qu'elle a eu du mal à obtenir des documents de la part du groupe ; il y a eu des informations contradictoires sur la quantité de fuel livrée à ENEL au moment de l'*Erika* qui lui ont fait supposer que le contrat de livraison n'était pas encore totalement rempli au moment du naufrage. Elle ne comprend pas pourquoi il y aurait eu un complément de livraison si les quantités prévues contractuellement avaient été livrées. [En fait, le contrat avec ENEL prévoyait une quantité de 200.000 à 280.000 t ; avant le voyage de l'*Erika* 230.000 t avaient déjà été livrées. Cf. compte-rendu d'audience 4ème semaine page 2]. Elle tient à différencier la « gestion nautique », et la « marche en mer » (dont les transferts de cargaison) de la responsabilité du capitaine.

Interrogée par les parties civiles, Mme Rémond-Gouilloud rappelle que l'infléchissement des pratiques maritimes des compagnies pétrolières a été essentiellement causé par les grands accidents pétroliers, *Torrey Canyon*, *Amoco Cadiz*, *Exxon Valdez*, et les procès qui les ont suivis. Si l'Oil Pollution Act américain est plus contraignant que les autres réglementations, c'est que la réaction médiatique a été importante dans un pays qui n'avait pas connu de marée noire sur ses côtes. Elle pense que l'abandon de leurs flottes par les pétroliers n'a pas été un facteur améliorant la sécurité maritime, au contraire. Cependant pour l'experte « l'esprit des lois » va dans le sens d'une responsabilité accrue et d'une plus grande sévérité. Elle estime que les instructions de voyages font de Total plus qu'un simple affréteur au voyage, et notamment la clause K qui implique l'accord du groupe pour toute opération. Elle objecte au Ministère Public que si ces instructions sont censées concerner seulement la cargaison, la sécurité de la cargaison ne va pas sans celle du navire ; elle comprend que la clause n'a pas lieu d'être si tout va bien mais que Total reprend les opérations en main « en cas de pépin ». Elle n'est cependant pas choquée que le navire n'ait pas assez de soute pour aller à sa destination finale puisque l'usage est de ne pas souter inutilement, et de le faire dans les meilleures conditions de marché. De même le connaissance à en tête de Total ne lui attribue pas un rôle de transporteur, il s'agit ici d'un bon de livraison puisqu'il est spécifié « non négociable » et non d'un contrat de transport.

La défense de Total évoque la « censure » de la chambre d'accusation sur le rapport en 2003 pour partialité vis-à-vis de Total. Mme Rémond-Gouilloud concède que ses analyses étaient parfois trop personnelles et approuve la décision de la chambre ; elle n'a pas étudié tous les contrats parce que, par exemple, ceux de RINA étaient clairs et correspondaient à la réalité du fonctionnement de l'IACS, de même le contrat d'engagement du capitaine. Interrogée sur l'objet du vetting et notamment sur son obligation de contrôle des structures d'un navire, elle estime que le vetting détermine si un navire est acceptable par un triple contrôle du navire, de l'équipage et du management. Donne-t-il à l'affréteur un

droit de contrôle du navire au titre de la loi française du 5 juillet 1983 réprimant la pollution de la mer par les hydrocarbures ? L'experte hésite, amorce une réponse, se reprend, ne se souvient plus de la loi de 1983, déclare ne pas avoir d'opinion, au grand regret des parties civiles qui demandent au Président du Tribunal de lui faire répéter et d'acter sa première réponse, à savoir que « dans la mesure où le donneur d'ordre porte attention aux questions de pollution, le vetting jouera un rôle sur ces questions ».

Le rapport de l'experte mettant en avant la complexité, voire l'opacité, du monde maritime est contesté par les conseils de Total. L'« empilement de structures » cité dans le rapport se justifie selon Total par des fonctions compréhensibles et concrètes, juridiques, fiscales, cohérentes avec le niveau international.... Mme Rémond-Gouilloud se dit surprise du commentaire. Total explique que d'autres domaines sont aussi complexes, qu'il est d'usage de distinguer propriété et exploitation et que la complexité n'est pas forcément synonyme d'opacité. Le Tribunal rappelle que le terme de « classique » a été utilisé par plusieurs parties pour évoquer les constructions mises en place dans leurs domaines particuliers. Mme Rémond-Gouilloud répond que la complexité peut devenir opaque, en fonction de l'intention.

Total ré-affirme que toute la réglementation internationale concentre la responsabilité sur l'armateur et cite en exemple les marées noires du *Tanio* ou de *l'Amoco Cadiz* où les affréteurs n'ont pas été mis en cause. Un conseil du groupe Total reprend longuement et en détail les clauses d'instructions de voyage en demandant pour chacune si elle est normale, si elle concerne la cargaison et si elle est en rapport avec la gestion nautique, sans susciter de dénégation ou de réaction de la part de l'experte qui au final redit néanmoins qu'il s'agit de clauses d'instruction et non d'information.

La défense de M. Pollara regrette que le système d'indemnisation FIPOL ne soit pas évoqué dans le rapport de Mme Rémond-Gouilloud ; celle-ci trouve le sujet hors de propos avant le jugement. La même défense s'étonne que le capitaine de *l'Erika* ne soit pas considéré comme un des acteurs principaux alors qu'il est seul responsable de la conduite du navire. L'experte estime que son propos était l'analyse des contrats : celle du contrat du capitaine n'aurait pour elle pas éclairci le jeu. De plus si le capitaine a la responsabilité de la marche du navire, il n'est pas seul : il reçoit aide et appui. Mais la simple lecture des textes ne permet pas de dire de qui. « Sans Radio Monaco, le capitaine est perdu » ajoute-t-elle. Elle répète que l'apparence ne reflète pas la réalité et que certains contrats mettent des responsabilités sur des gens qui n'ont pas les compétences adéquates.

La défense de RINA regrette les commentaires portés par le rapport sur les visites de RINA qualifiées de « partielles », alors que l'auteur n'a pas de connaissances en matière technique. Mme Rémond-Gouilloud dit avoir croisé des informations. « Moi quand je ne sais pas je me tais » réplique l'avocat tout aussi outré du qualificatif de « moindre réputation » accolé à RINA.

Commentant les références alternées à Tevere Shipping [armateur de *l'Erika*] et G. Savarese [directeur de Tevere Shipping] la défense de l'armateur Savarese note la confusion entre la personne physique et la personne morale. Pour lui, c'est la personne morale qui devrait être poursuivie, la responsabilité personnelle du dirigeant d'entreprise n'étant engagée dans un nombre restreint d'infraction.

M. Ecale

M. Ecale, commandant de gendarmerie, a été chargé de l'enquête judiciaire suite à l'information lancée le 15 décembre 1999. Il a dirigé la plupart des auditions dans une enquête qui a mobilisé 32 officiers de police judiciaires sur 2 ans, et base son analyse des faits sur les 3 auditions qu'ils considèrent comme principales, celles du commandant Mathur, de M. Pollara et de M. Ducci.

Pour lui, si l'on se base sur les premières déclarations de M. Ducci plusieurs personnes étaient informées dès la fin de matinée du samedi 11 décembre des problèmes de gîte de *l'Erika*, de ses fissures et de ses fuites de fuel, et du fait que le voyage n'irait sans doute pas à son terme. Il dit ne pas avoir cependant de preuves matérielles de la connaissance des faits par Total à cet instant. Même si le Président du Tribunal lui signale que M. Ducci est revenu sur ces déclarations, il considère qu'il les a quand même faites et que la communication des informations dès le samedi matin aurait peut être tout changé.

Il note que *l'Erika* n'a pas été inspecté à Dunkerque grâce à un Target Factor (coefficient de ciblage) de 12, très favorable, en dépit de son âge pourtant considéré comme pénalisant par les Affaires Maritimes.

Une inspection n'aurait cependant été que documentaire ; les douanes, montées à bord, n'ont noté aucun élément susceptible de corroborer la vétusté du navire.

Il accuse la défaillance du CROSS Corsen qui a entendu la conversation entre l'*Erika* et le navire britannique *Fort George* faisant état de fissures et de fuites. A l'époque, dit-il, le CROSS Corsen ne disposait que d'un haut-parleur d'1 MW, n'avait pas de magnétophone, son personnel parlait mal anglais ; il fait allusion à la lettre anonyme sur les dysfonctionnements du CROSS Corsen. Selon lui, Corsen aurait donc entendu la communication sans en percevoir la gravité et sans l'avoir répercuté à la préfecture maritime. En dépit de la défaillance du matériel, il s'étonne de ne pas voir le CROSS Corsen prévenu. [Il semble que la communication, de très mauvaise qualité et par moment inaudible, ait été enregistrée par le CROSS, mais n'ait pas été entendue ni comprise en direct. Cf. rapports précédents, 5^{ème} semaine].

Pour le commandant de gendarmerie, il y a une décroissance de la gravité de l'information fournie par le commandant Mathur depuis le message de détresse de 14h08 et le changement de cap, aboutissant au « SITREP unique » rassurant envoyé par le CROSS Etel à 17h27. Il s'interroge sur le choix de Donges comme port refuge et estime qu'un conseil à été donné au commandant Mathur en ce sens, puisque Donges était en fait plus éloigné que Brest. Plus tard, à 22h27, l'*Erika* enverra sur les conseils de Panship un SURNAV banal alors que d'après le commandant de gendarmerie elle est dans une situation dramatique. Il constate donc qu'il y a un double discours du capitaine mais refuse finalement de se prononcer sur ses motifs.

Concernant l'action de la Préfecture Maritime, et en particulier l'AEM (Action de l'Etat en Mer), l'enquêteur semble regretter le « choix opérationnel » privilégiant le cas du *Maria K* par rapport à l'*Erika*, mais « ne souhaite pas répondre » sur la question de la légitimité de ce choix. La défense de M. Velut, fait observer que les officiers ont rallié le COM (Centre Opérationnel de la Marine) afin de traiter spécifiquement le *Maria K*. « L'Action de l'Etat en Mer est une hydre » répond le commandant Ecale évoquant la « structure quadricéphale du Préfet Maritime ».

L'enquêteur s'est dit étonné qu'avec à sa disposition 2 téléphones satellitaires, 1 téléphone portable, 1 téléphone fixe à son domicile et un autre professionnel et un inmarsat M, M. Callone, secrétaire de la cellule de veille de Total, n'ait pris connaissance du message de 18h32 du capitaine de l'*Erika* qu'à 20h passées. Pour lui, les communications entre Messieurs Thouilin, Callone, Pollard, Martens créent de fait une cellule de crise sur l'*Erika*. Cependant, en dépit de la convention entre les 2 parties qui implique l'alerte du CEDRE par Total en cas de risque de pollution, cette convention n'a pas été formellement activée ; c'est au contraire le CEDRE qui a contacté Total et M. Callone au sujet d'une pollution éventuelle, puis la Préfecture Maritime. Un malentendu sur cet appel ré-orienté vers le poste du secrétariat général de la Préfecture Maritime a fait dire dans un premier temps à l'AEM que le CEDRE ne l'avait pas appelé, puis à l'enquêteur que l'AEM avait exercé une pression sur le CEDRE pour « oublier » cet appel ; le directeur du CEDRE ne confirme pas ces pressions. Le commandant Ecale remarque que l'agent Pommé, le port de Saint-Nazaire, l'assureur du P&I, le CEDRE semblent informés de fuites de fuel en mer alors que Total dit ne pas l'être. Il ajoute enfin qu'au vu du nombre d'appels téléphoniques passés samedi soir par Total aux différents acteurs impliqués dans la gestion de l'*Erika*, on peut parler d'un système de « conférence internationale ». La défense de Total observe que dans une conférence tout le monde est réuni mais que dans ce cas il s'agit d'appels successifs.

M. Grandpierre

M. Grandpierre était en 1999 le responsable du service vetting de Total. Il a rejoint en 1995 ce service du bureau de Paris créé au début des années 90 et en est devenu le responsable en 1997. Il revient sur le fonctionnement du service vetting qui doit « assurer la fiabilité et la qualité des navires utilisés par le groupe ». En 1998, la base SURF est mise en place ; c'est un fichier de 12.000 navires pétroliers et gaziers alimenté notamment par des informations du Lloyd's Maritime Services, du Lloyd's Casualties, des différents memorandums, de l'IACS et de l'ITF. Elle est aussi connectée à la base SIRE d'inspection des navires de l'OCIMF. Seul l'index des inspections SIRE est accessible dans SURF ; les rapports sont disponibles après commande électronique dans un délai d'une heure. La base SURF est récente mais M. Grandpierre considère que les informations données sont fiables et il n'a pas connaissance de faute sur ces données, ni de dysfonctionnement de la base. C'est lui qui donne le statut du navire inspecté

avec délégation de pouvoir de son supérieur hiérarchique M. Thouilin. Ce statut est accessible en première fenêtre de la base SURF : oui, non ou unclassified (non inspecté). M. Grandpierre confirme qu'un navire unclassified ne peut être affrété qu'après accord du service vetting. La 2^{ème} fenêtre de la base indique notamment la date limite d'acceptation mais selon la procédure Total, la consultation de la première page en cas de statut « yes » est suffisante pour l'affrèteur. Il n'y a pas d'alerte sur l'approche d'une date limite. M. Grandpierre met en avant la mutualisation mise en place par l'OCIMF dont l'intérêt est d'éviter d'avoir à inspecter systématiquement un navire qui n'a plus de statut.

Le « booklet » ou « guidelines » qui est destiné aux inspecteurs de vetting est une copie du rapport OCIMF et un aide mémoire pour les inspections. Selon M. Grandpierre, il ne prévoit aucune vérification de fonctionnement d'équipement. Le point 7 sur la structure et la visite des citernes est rempli à partir de la documentation à bord : c'est une reproduction des documents de classe. M. Grandpierre estime qu'un inspecteur n'a pas la formation pour faire des remarques pertinentes sur la structure qui est du seul ressort de la société de classification. Pour lui, l'inspection visuelle permet de vérifier la « cosmétique » du pont et du château, et les fuites éventuelles en chambre de pompes par exemple. Il répète que l'âge d'un bateau n'est pas important puisque d'ailleurs l'Organisation Maritime Internationale ne met aucune limite à l'exploitation d'un navire et que de même la nature de l'affrètement (à temps ou au voyage) n'a pas d'incidence sur la sécurité puisque les standards sont identiques. Il ajoute que les compagnies ont des critères différents et que Total avait notamment des exigences de passage en cale sèche pour les navires anciens. Cependant, ce qui est homogène dans les visites vetting c'est la procédure : quand un navire est jugé inacceptable, on n'envoie pas une lettre demandant des renseignements complémentaires [il fait allusion au dernier vetting de BP] mais une lettre de refus.

C'est M. Grandpierre qui a entré les données de l'inspection vetting de l'*Erika* : aucun problème de structures n'était mentionné au vu de la documentation du bord, les remarques ne concernaient pas la sécurité et ont été corrigées par l'armateur. L'observation « limite spot » pour un affrètement éventuel du navire signifie pour lui que le navire n'était pas affrètable à temps en raison de ses caractéristiques techniques mais l'était au voyage, et non pas qu'il était « à la limite » pour un affrètement au voyage. Il ajoute aussi que si le navire avait eu des problèmes connus de stabilité ou de sloshing ceux-ci auraient été mentionnés obligatoirement dans le carnet de bord relatif à la stabilité du navire ; à sa connaissance, il n'y avait rien de tel au sujet de l'*Erika*.

M. Grandpierre explique que sa hiérarchie lui demande d'être présent à Donges le dimanche soir pour voir ce que décident la société de classification et l'armateur et non pour une inspection vetting ; même si M. Martens a parlé « d'expertise technique », « vous croyez ce que vous voulez » s'agace-t-il.

A la demande du représentant du commandant Mathur d'un avis en tant qu'ancien navigant de la marine marchande sur pétrolier au sujet des causes du naufrage, il dit ne pas en avoir puisqu'il n'est justement pas architecte naval et ne connaît pas les structures ; le capitaine de l'*Erika* non plus, confirme-t-il à l'avocat, « à moins qu'il n'ait fait une école de construction navale ».

M. Tragin.

M. Tragin est un retraité, ancien inspecteur vetting de Total. C'est lui qui inspecté l'*Erika* en novembre 1998 à Melili (Italie). Il dit être venu tôt le matin à bord pour « surprendre l'équipage ». Le commandant n'était pas encore levé. Il a donc attendu puis consulté les documents, visité les ponts cheminée et pont arrière et finalement le reste du bord. Lors de la visite il confirme avoir à sa disposition le « booklet » qui est un format pratique du Vessel Inspection Questionnaire de l'OCIMF. Il y note les anomalies et établit une liste de déficiences qu'il fait signer au capitaine pour éviter les contestations ; il jette le carnet d'inspection (« booklet ») parce qu'il est en mauvais état à la suite de la visite. Après avoir rédigé son rapport il le transmet à Total, en donne un exemplaire au capitaine et en garde un.

L'inspection vetting est à la fois visuelle et documentaire avec contrôle des documents officiels chez le capitaine et des autres documents disponibles à bord (en passerelle, en salle des machines, au PC cargaison...).

Lors de son inspection de l'*Erika*, il a trouvé le navire bien entretenu, ce qui est « bien normal puisqu'il sortait de chantier ». Il a fait quelques commentaires sur les équipements (chaudière, batterie de secours...) et la gestion des eaux de machines mises en slops tank (citerne de résidus). Ses seules observations sur la sécurité concernaient la pression sur les pompes de secours et l'alarme en salle de

pompe. Il explique que le navire ne pouvait être affrété à temps car il était « un peu léger en vapeur » ne disposant que d'une chaudière, ainsi qu'en raison de son âge. M. Tragin explique que les navires âgés n'étaient pas pris en affrètement temps mais utilisés sur courte distance et pour les « produits noirs ». Dans son esprit, affrètement « à la limite en spot » signifie que le navire est affrètable bien que léger en équipement. Il n'est en revanche pas « limite » en raison de son âge. Il n'a pas eu connaissance de l'accident de chaudière connu par l'*Erika* et de sa réparation « partielle ».

L'ancien inspecteur confirme aux parties civiles qu'il n'a pas visité les citernes ni les ballasts. La visite des ballasts doit se faire en mer une fois qu'ils ont été vidés et les inspecteurs ne restent pas 15 jours sur un navire. On peut ouvrir une trappe sur les ballasts, mais on ne peut voir les cloisons longitudinales, ni la corrosion ni la présumer au vu de l'état de la corrosion d'une échelle. La mention sur le mauvais état de la peinture à l'intérieur des citernes est le report d'une remarque d'un document de bord ; il ne la considère pas comme inquiétante, d'autant que des anodes sacrificielles avaient été mises en place. Pour lui, l'inspection visuelle n'est pas superficielle ; il estime le terme de « cosmétique » employé plus tôt inapproprié car on ne s'arrête pas à la peinture ; l'inspection est selon lui « correcte », permet de juger de l'état du navire et d'éventuelles déficiences et pallie l'insuffisance de contrôles de l'Etat du port. M. Tragin a procédé à 800 inspections de navires. 150 étaient pour lui inacceptables ; dans une échelle de 0 à 10, il donnerait à l'*Erika* la note de 5, « limite » mais réglementaire. Il suppose qu'il peut y avoir des certifications abusives, « rarement », mais on ne peut en avoir connaissance que s'il y a avarie ; lui-même n'a pas l'expérience de « certification de complaisance ».

Mardi 3 avril 2007 – 13h30

M. Péchoux.

M. Péchoux travaille aujourd'hui pour Total à Genève. De formation juridique, âgé de 30 ans, il était en 1999 affréteur à Londres chez Total Petroleum Services (TPS). C'est lui qui a affrété l'*Erika* pour transporter du fuel de Dunkerque vers l'Italie dans le cadre d'un contrat de Total avec ENEL. Il rappelle les procédures générales d'affrètement puis les circonstances de l'affrètement de l'*Erika*.

M. Péchoux applique chez Total une procédure d'affrètement tacite qu'il a apprise par la pratique. Il est en premier lieu informé d'une cargaison à transporter et de ses paramètres (quantité, type de produit, ports de chargement et de déchargement, date de l'opération). Il recherche alors un navire par l'intermédiaire d'un courtier chargé de contacter les armateurs et de proposer un ou des navires, opère une sélection et vérifie si le navire a été vetté et est acceptable. Après négociation sur les différents points du contrat, « le sujet est pris » c'est-à-dire réservé auprès de l'armateur, puis après validation de l'accord au sein du groupe « le sujet est levé » et le contrat est officiellement conclu. Le service d'affrètement est organisé en plateau avec un chef de table, il peut y avoir confrontation orale, mais l'affréteur dirige seul la manœuvre. La base SURF est consultée avant la « mise en sujet » au moment où le courtier propose un navire. Le statut est visualisé sur la 1^{ère} fenêtre de la base, l'affréteur n'ouvre la 2^{ème} fenêtre que dans le cas où le navire n'a pas de statut et où il doit demander un accord au vetting. Il dit regarder « brièvement » cette fenêtre qui indique des critères physiques du navire mais aussi sa date limite d'acceptation car il va cliquer directement à la rubrique permettant de demander un statut au vetting. Personne ne lui a conseillé de la consulter. Au Ministère Public qui s'interroge s'il n'aurait pas pu « devenir accro » à la 2^{ème} fenêtre compte tenu de l'intérêt des informations proposées (date d'expiration de l'acceptation vetting, informations techniques), il répond être toujours resté sur la 1^{ère}.

M. Péchoux est informé en novembre d'une cargaison d'environ 30.000 t de fuel à transporter de Dunkerque vers l'Italie entre le 5 et le 10 décembre 1999. Son courtier Petrian lui propose l'*Erika* ; il vérifie la base SURF « en fin de semaine du 15 novembre », c'est-à-dire le 18 ou le 19 novembre. Il n'y a pas de traces concrètes de cette consultation. La négociation a lieu dans la semaine du 22 novembre jusqu'à accord le 23 novembre, date à laquelle une offre écrite est envoyée, suivi d'une contre-offre de TPS. Il s'agit d'une négociation portant sur la quantité à transporter, les dates, le voyage en lui-même et bien sûr le prix du fret ; le marché est qualifié de « pas extraordinaire » mais l'*Erika* était « en ligne » avec le marché. Le sujet « est pris » le 24 novembre, puis « levé » le 26 après vérification auprès du terminal de Dunkerque de la date de chargement. La charte-partie devient officielle le 26 novembre. Il n'y a pas de négociation sur les instructions de voyage qui sont du ressort des opérationnels ; elles sont « acceptées » dit l'affréteur. « Imposées » suggère le Président du Tribunal ? M. Péchoux ne connaît

son interlocuteur côté navire qu'à réception du RECAP (présentation très synthétique des caractéristiques de l'affrètement). Il a déjà contracté 2 fois avec Selmont, l'armateur disposant, mais ne s'est pas particulièrement renseigné car « ça n'est pas l'usage ». A cette période, M. Péchoux devait trouver des navires pour 3 cargaisons. Il n'a pas vraiment eu le choix puisqu'on ne lui a proposé que 3 navires, soit un par cargaison. Il concède qu'il est rare de ne pas trouver de navire, dans ce cas « on continue de chercher ». Il n'a pas de connaissance particulière quant aux méthodes des courtiers pour trouver un navire et ne travaille qu'avec un seul courtier.

M. Gergaud

M. Gergaud était de permanence à l'agence maritime Pommé à Port-de-Bouc le week end des 11-12 décembre 1999. Vers 19 h, il reçoit sur son portable un message de M. Mendolia de Panship lui demandant de rappeler au sujet d'un navire en difficulté. Il rappelle entre 19h15 / 19h30 et apprend qu'il s'agit de l'*Erika*, un pétrolier transportant 30.000 t de fuel, en difficulté au large de la Bretagne suite à une forte tempête, avec des fissures sur le pont, ayant perdu du fuel en mer et se dirigeant vers le port-refuge de Donges ; Panship charge donc Pommé d'organiser cette escale à Donges. M. Gergaud est catégorique sur la mention des fuites et se souvient s'être fait préciser la quantité des pertes, « quelques m3 ». M. Mendolia et Panship ont toujours nié avoir fait part de fuites de fuel en mer. Au cours de la conversation qui se déroule en italien et que M. Gergaud pratique pour avoir passé 2 ans à Rome, il apprend en outre que l'affréteur du navire est Total. Celui-ci est un client régulier de Pommé qui organise ses opérations à Lavera ; M. Gergaud se sent donc obligé de contacter Total. Il appelle M. Martens qui semble surpris puisque Pommé ne fait partie de la chaîne normale dans ce voyage et le renvoie à M. Pollard. Il dit avoir des difficultés à le joindre, mais M. Pollard le recontactera finalement vers 20h30.

Le Président du Tribunal fait répéter à M. Gergaud la teneur de sa conversation avec M. Mendolia, puis de celle tenue avec M. Martens ; il interroge ensuite M. Pollara qui déclare ne pas modifier les déclarations précédentes au sujet des fuites de fuel non pas en mer mais des citernes vers le ballast. M. Gergaud confirme, lui, ses déclarations et dit s'être renseigné sur l'affréteur précisément parce qu'on lui a parlé de fuites de fuel à la mer. M. Pollara lui reproche d'avoir désobéi aux principes fondamentaux d'un agent maritime nommé par un armateur qui doit respecter les procédures et ne doit en aucun cas contacter l'affréteur ; il s'agit pour lui d'une « énorme erreur ». M. Gergaud ne conteste pas avoir été désigné par l'armateur mais dit ne pas avoir eu de blâme de la hiérarchie de Pommé chez lequel il travaille toujours. Le Président lui demande s'il aurait contacté Total en cas de simples fuites internes, il estime que oui mais confirme une nouvelle fois qu'on lui a parlé de fuites à la mer. Il n'a pas souvenir que Panship lui ait demandé de contacter d'autres autorités que les autorités portuaires ; il s'est donc occupé d'organiser l'escale de Donges en contactant l'agent local Stockaloire et en préparant le message SURNAV de l'*Erika*.

Le 1^{er} appel de M. Gergaud fut cependant pour Total. Le Tribunal lui fait répéter une nouvelle fois les informations communiquées à M. Martens, puis à M. Pollard. L'agent contacte ensuite M. Elfilali, de Stockaloire, qu'il informe de la situation de l'*Erika* : il répète à nouveau la même liste de détails et se souvient avoir précisé à Stockaloire que les fissures avaient été colmatées et que le navire n'avait plus de fuites, selon les informations de Panship. Il prépare ensuite le message SURNAV que doit communiquer l'*Erika* au CROSS. Sa connaissance du message SURNAV est générale [il pense que le message est obligatoire même pour un navire léger], il ne connaît pas la nuance entre le message SURNAV simple et le message avarie, ni l'existence de la rubrique Roméo en cas de perte de produit : pour lui le questionnaire est un questionnaire standard qu'il envoie par télex à l'*Erika* en lui demandant de préciser dans la rubrique finale Québec toutes les déficiences dont il a connaissance. A Total qui lui reproche de ne pas avertir les autorités s'il a réellement connaissance d'une pollution à la mer, il répond que l'agent maritime est portuaire, et que son interlocuteur est donc le port.

Le 12 décembre, entre 10 et 11h, M. Gergaud a envoyé à Total un récapitulatif de ses contacts et conversations avec les représentants du groupe. Le Ministère Public observe que ce récapitulatif n'a pas donné lieu à des contestations ni même des réactions de Total. Maître Soulez-Larivière pour Total évoque une déclaration de M. Gergaud à l'instruction sur l'évènement particulier qui a fait contacter Pommé pour organiser l'escale, « une gîte causée par un transfert de cargaison » ; il s'agit donc bien d'une fuite interne dit l'avocat.

M. Elfilali

M. Elfilali travaillait en décembre 1999 chez Stockaloire, opérant comme agent consignataire à Donges pour Pommé. Le 11 décembre il reçoit un appel de Pommé concernant l'organisation de l'escale d'un pétrolier en difficulté qui a choisi Donges comme port refuge. Le Président du Tribunal fait préciser à M. Elfilali ce qu'il apprend de la conversation avec M. Gergaud de Pommé. M. Elfilali se souvient de difficultés, de mention de fissures, et du port refuge de Donges mais pas de fuites de pétrole en mer ; il dit à l'époque se soucier surtout de l'équipage. Puis il contacte la capitainerie du port de Nantes / Saint-Nazaire en vue d'organiser l'escale. Le port est son seul contact (en dehors de Pommé). Il n'a pas de contact avec l'*Erika*, ce n'est pas Stockaloire qui envoie le modèle de SURNAV au commandant Mathur, il recevra une copie du SURNAV envoyé par l'*Erika* mais ne connaît pas la différence entre le message simple et le message avarie. Il ne peut dire comment le port a eu connaissance de fuites de pétrole, en tous cas pas par lui, il pense que c'est le CROSS qui a alerté la capitainerie du port de Donges / Saint-Nazaire, ce qui est immédiatement démenti par M. Lejeune du CROSS Etel.

Rappelé à la barre par le Tribunal, M. Gergaud confirme une nouvelle fois avoir parlé des fuites à la mer. M. Elfilali dit ne pouvoir certifier « ce qui a été dit ou ce qui n'a pas été dit » ; au moment de la conversation il était en voiture et il ne se souvient pas avoir relevé ou retenu l'existence de fuite. Le Président du Tribunal s'étonne que le port de Saint-Nazaire ait eu connaissance de fuites si on ne lui en a pas parlé ; M. Elfilali avoue « ne pas se rappeler » ; selon lui, le capitaine du port conclut en disant appeler le CROSS avant de donner son accord ou non pour l'escale. M. Elfilali rappelle M. Gergaud à 23 h pour lui faire part des réticences de Saint-Nazaire.

M. Martens

M. Martens travaille aujourd'hui au service Environnement et antipollution chez Total. Il a fait l'école de la marine marchande à Anvers. A partir de 1972, il navigue sur des pétroliers VLCC (Very Large Crude Carrier) ou Aframax et prend son premier commandement en 1985. Puis il occupe plusieurs postes au service des opérations de shipping de Petrofina. En 1999, après la fusion avec Total, il est détaché à Londres chez TPS au poste de directeur des opérations de shipping. Il s'occupe alors du suivi des contrats d'affrètement avec une cellule de 10 personnes ; lui-même ne suit pas directement les opérations car la fusion est encore fraîche, mais il « aide ses assistants ». Le Tribunal lui fait préciser en quoi concerne ce suivi. Pour M. Martens, il s'agit d'un suivi commercial, faire arriver une cargaison dans les délais ; selon lui les instructions de voyages ont « principalement des implications commerciales » et les informations sont envoyées à Total en cas de problème ayant une conséquence pour la cargaison (principalement retard). C'est le capitaine qui informe les autorités, mais selon M. Martens il faut éviter de le surcharger de communication, et il estime que c'est plutôt à l'armateur de contacter l'affréteur.

Vers 20 h le 11 décembre, il reçoit un appel de M. Gergaud qui l'informe être chargé d'organiser l'escale d'un navire en difficulté. M. Martens se dit surpris car en principe c'est M. Callone qui reçoit les appels d'urgence. Il a donc des doutes sur les informations de Pommé et lui dit le recontacter ultérieurement. M. Martens appelle son assistant chez TPS chargé du suivi de l'affrètement de l'*Erika*, M. Pollard qui n'est pas au courant des problèmes du navire. Puis il contacte M. Callone de la Cellule de Management de Crise de Total, qui, revenu du supermarché, s'aperçoit au cours de la conversation qu'il a un message sur son répondeur. Ce dernier vérifie le message et le fait écouter à M. Martens qui dit le trouver plutôt rassurant puisque le commandant dit avoir le navire sous contrôle après une gîte dans l'après midi. Selon lui les informations dont il dispose ne sont pas contradictoires mais complémentaires, la seule nouveauté étant le cap sur Donges. Il dit rechercher des précisions par la voie normale des relations armateur / affréteur, c'est-à-dire via les courtiers. Comme ceux-ci ne sont pas au courant et qu'il trouve le délai long, M. Martens décide alors de contacter directement l'*Erika*. Il n'a pas le n° de téléphone Inmarsat du navire et envoie un télex demandant au capitaine de le rappeler. Le commandant Mathur appelle entre 21h et 21h30 et confirme son message de l'après midi, une gîte due à un transfert intérieur de cargaison corrigée par un transfert du ballast tribord vers le ballast bâbord ; il signale de plus une fissure sur le pont de 1 m de long sur 2 cm de large et explique faire cap sur Donges après avoir d'abord pensé se diriger vers l'ouest de l'Espagne. M. Martens dit avoir trouvé le capitaine calme, lui avoir demandé explicitement s'il y avait pollution que la réponse a été négative et qu'il a terminé la conversation en lui disant d'être prudent. Il fait le point de cette conversation avec M. Callone, puis M. Pollard lui rapporte des informations tout aussi rassurantes obtenues auprès de l'armateur et l'alerte des assureurs et des autorités. A M. Callone qui le rappelle au sujet d'un MAYDAY (appele de détresse) l'après midi et lui demande de rappeler le navire pour précisions, il répond qu'il est préférable de laisser

le commandant travailler, et ils décident tous les deux de vérifier simplement les nouveaux messages éventuels le lendemain matin au réveil.

M. Martens précise à la demande du Tribunal que l'agent maritime Pommé n'avait aucune obligation d'appeler l'affréteur d'autant qu'il ne s'occupait pas du chargement ou du déchargement à Donges. Il estime que M. Gergaud a dû sentir une obligation d'appeler pour informer de l'escale en raison de liens contractuels habituels à Lavera. Ni l'armateur disposant, Selmont, (à l'inverse contacté par TPS via les courtiers), ni l'agent de Donges, Stockaloire, n'ont alerté Total. M. Gergaud a donc été selon M. Martens la 1^{ère} prise de conscience d'un problème au sujet de l'*Erika* [même si le message sur le répondeur de M. Callone est en réalité antérieur ; mais M. Callone se dit « surpris d'avoir un message »]. M. Martens explique son appréciation d'« idée malheureuse d'appeler l'*Erika* » par la procédure judiciaire qui a suivi, mais il agirait de la même façon aujourd'hui pour savoir exactement ce qu'a un navire en difficulté s'il estime la voie habituelle trop lente. « Pourquoi avoir plus d'informations, et pour faire quoi ? » lui demande le Tribunal ; « Parce que la situation n'est pas normale » dit M. Martens. Il répète que M. Gergaud lui a dit être nommé par l'armateur comme agent à Donges mais n'a pas parlé de pollution, ni même de fissures (qu'il a appris par le capitaine du navire). M. Gergaud, revenu à la barre, confirme ses mêmes déclarations sur la gîte, les fissures, la fuite à la mer et le cap sur Donges, faites tout au long de l'audience du jour, et ajoute qu'il a eu l'impression à l'époque d'avoir affaire à quelqu'un qui n'avait pas l'air au courant, qui était peut être en vacances, l'a orienté très vite sur M. Pollard et n'a peut être pas entendu ou compris toutes les informations.

Les parties civiles rappellent que M. Martens, ancien commandant de pétroliers, a été présenté par Total comme un expert en navigation apte à apprécier la gravité des faits ; elles s'interrogent sur son rôle de conseil auprès du commandant Mathur. M. Martens dit ne pouvoir, depuis Anvers, faire un diagnostic sur ce qui se passe dans le golfe de Gascogne ; il limite l'intérêt de son appel au fait qu'il comprend ce que le capitaine lui dit sans lui faire répéter 10 fois. Il s'agit pour lui d'assister M. Callone dans sa collecte de renseignements au sujet d'une « information hors du commun qui aurait dû arriver à la CMC ». Il n'appelle d'ordinaire pas les navires car ce n'est pas lui qui les suit, il n'a pas demandé d'information à l'agent de Pommé dont il estime qu'il n'a aucune expertise maritime et a préféré faire un double contrôle par la « voie normale » et directement auprès du navire pour « raccourcir le chemin ». M. Pollara a parlé d'abus de pouvoir de Total au sujet de ce contact direct, mais M. Martens nie avoir donné des instructions au capitaine de l'*Erika*. Ce n'est pas son rôle d'avoir un avis sur les manœuvres du capitaine et il n'admet pas qu'on lui dise qu'il a validé les décisions du bord. Poussé par les parties civiles qui veulent savoir ce qu'il aurait fait s'il avait eu le sentiment que le capitaine faisait une mauvaise analyse de la situation et qu'en fait elle lui échappait, il refuse de répondre ; puis à l'avocat qui évoque la non assistance à personne en danger, il concède, sans plus, qu'il aurait prévenu M. Callone mais qu'il ne s'agit que d'une hypothèse. Pour lui, la fissure du pont ne présentait pas un risque immédiat pour le navire même en cas de forte houle, et n'impliquait pas non plus automatiquement une pollution.

Le Ministère Public revient sur l'appel de M. Gergaud. Pommé est un interlocuteur habituel de Total qui le choisit comme agent (même s'il est payé par l'armateur) dans les ports où le groupe a une forte activité, comme Lavera. M. Martens l'estime a priori fiable. M. Gergaud a senti « des raisons supérieures qui lui commandait d'informer Total » et il n'a aucun soupçon « sur une volonté de tromper » de la part de l'agent maritime. Lorsqu'il reçoit l'appel, il est surpris et croit à une erreur ; cependant il dit ne pas se souvenir avoir demandé ou non des compléments d'informations sur les raisons des problèmes de l'*Erika*. Pourtant M. Gergaud sait plus de choses que le déroutement vers Donges, note le procureur, vous n'êtes pas curieux... « Prouvez moi qu'il sait plus de choses, moi je pense qu'il n'en sait pas plus » répond M. Martens qui ajoute avoir cherché à vérifier les informations, mais sans inquiétude particulière et sans précipitation à l'inverse de ce que suggère le Ministère Public.

La défense du commandant Mathur interroge M. Martens sur la possibilité d'une évaluation exhaustive de la situation à bord. Il dit avoir connaissance d'une météo mauvaise, le capitaine de l'*Erika* a changé de cap et adapté sa vitesse pour aller sur le pont, mais lui-même depuis Anvers n'a pas d'avis sur ce qui est possible ; il a trouvé le capitaine calme et a choisi de ne pas lui téléphoner à nouveau malgré la demande de la CMC de Total car il avait compris que cela perturbait sa gestion du navire.

Après avoir été informé de la situation par M. Gergaud de Pommé, M. Elfilali de Stockaloire téléphone à M. Tcheng, commandant du port de Saint-Nazaire, pour l'informer que l'*Erika* se rend vers Donges pour refuge.

M. Tcheng

M. Tcheng, commandant du port de Saint-Nazaire en décembre 1999, est actuellement en poste à Malte en tant que conseiller pour les autorités maritimes. Il a navigué pendant 15 ans sur tout type de navires y compris des tankers et a un brevet pont et machine qui lui a permis d'alterner les postes et d'avoir un commandement avant d'abandonner la vie de marin pour des raisons familiales. M. Tcheng patauge un peu dans ses déclarations. « Vous allez au delà de ma capacité de mémoire, Monsieur le Président ».

Selon ses souvenirs, le 11 décembre 1999, vers 20h/20h30, il reçoit un appel téléphonique de M. Elfilali qui l'informe qu'un navire en difficulté se dirige vers Saint-Nazaire, lui transmet les principales caractéristiques de l'*Erika*, dont le type de cargaison, parle de petits ennuis de gîte, de la perte d'un peu de fuel, et d'une fissure qui a été colmatée ; apparemment tout est arrangé. M. Tcheng lui répond « Ne me raconte pas d'histoires ». Colmater une fissure par le temps qu'il fait, ça n'est pas possible. M. Elfilali affirme lui qu'il n'a pas parlé à M. Tcheng de perte de produit. Le commandant du port demande à M. Elfilali de lui faire une demande d'entrée avec un état détaillé des avaries.

Devant le Tribunal, M. Tcheng ne se souvient plus si M. Elfilali lui a parlé de Total durant cet appel (pour ce dernier, à ce stade, l'affréteur n'est pas une information importante). Pendant l'instruction, M. Tcheng a déclaré qu'il était chronologiquement évident que Total était déjà au courant et avait demandé à Elf à ce que l'*Erika* se rende à l'appontement pétrolier de Donges. La cargaison pouvait changer de mains. Quoiqu'il en soit, le commandant de port a le pouvoir d'imposer un accostage sur un appontement public; il a déjà été amené à le faire dans sa carrière de commandant de port. M. Elfilali rappelé pour témoigner affirme avoir été recontacté plus tard par M. Tcheng mais celui-ci ne s'en souvient plus ; il lui aurait alors dit qu'il ne pouvait pas recevoir le navire. M. Tcheng a le pouvoir de refuser l'accès à un navire tant qu'il n'a pas d'ordre contraire du préfet maritime. Il n'a jamais eu à refuser l'accès à un autre navire dans des conditions comparables. Ce qui l'a fait « bondir », c'est qu'il s'agissait d'un navire transportant du fuel lourd et qu'il y avait des pertes. Mais il savait aussi qu'il devait s'organiser pour accueillir l'*Erika* car le contraire aurait été criminel. M. Tcheng détaille l'impossibilité de contrôler la pollution en « rivière » en expliquant que les modélisations de perte de fuel en Loire montrent que 90% du produit déversé part dans la nature ; des barrages doivent être installés devant les prises d'eau des installations industrielles prioritaires telles celles d'EDF/GDF et les courants de marées en Loire (jusant et reflux) rendent difficile la lutte contre la pollution.

Après avoir pointé la position de l'*Erika* sur une carte, M. Tcheng appelle le CROSS à 21h01 ou 03. Le CROSS gérait déjà la crise du *Maria K* qui chassait sur son ancre et risquait de heurter des récifs ; la capitainerie de Saint-Nazaire était à ses instructions dans le cadre de cette mission d'assistance à navire et à équipage. M. Tcheng transmet les informations sur l'*Erika* au CROSS et signale à l'officier de quart Lejeune que si le navire perd du fuel, il n'est pas possible de contrôler la pollution sur la Loire ; il souligne que Brest est plus proche et dispose d'un centre Polmar [Saint-Nazaire aussi mais il était avant l'*Erika* sous-équipé en dispositifs anti-pollution]. M. Lejeune lui a paru surpris ; « visiblement je lui apprenais quelque chose » ; en effet, c'est la première fois que le CROSS entend parler de fissure sur l'*Erika* ; par contre M. Tcheng n'aurait parlé des fuites qu'au conditionnel, ce qui est confirmé par la retranscription de la conversation et par l'Amiral de Monval. M. Velut ne se souvient de rien, il était 3 étages au dessus. Durant l'instruction, un collaborateur de M. Tcheng rapporte une conversation avec celui-ci et déclare : « il ne m'a pas précisé si les fuites étaient internes ou vers la mer ». M. Tcheng dit, lui, avoir toujours agi comme si le navire avait des fuites vers la mer « je ne mets en cause la bonne foi de personne » mais un vieux pétrolier simple coque qui est plein (il ne connaît pas l'existence de ballast vide) ne peut fuir que vers l'extérieur. Le CROSS demande à M. Tcheng d'appeler le COM pour lui répéter la même chose, ce qu'il fait à 22h40 (il demande l'officier de quart mais n'a pas son nom). M. Tcheng de mémoire se souvient avoir entendu parler de 6m de « crack » sur le pont et la muraille mais ne peut pas en dire plus.

Le port de Saint-Nazaire est destinataire du message SITREP mais l'officier de port ne le transmet pas à M. Tcheng. Le télex de 22h50 de l'*Erika* au CROSS est contenu dans le message récapitulatif suivant. Durant l'instruction, M. Tcheng a déclaré que si il avait connu le récapitulatif, il aurait rappelé le CROSS ; la présence de fissures montrait que la situation ne pouvait pas s'arranger vu le temps et les prévisions. Quand finalement on lui confirme que l'*Erika* se rend à Donges, alors que Brest est plus près, il en déduit que la situation n'est pas si grave que ça. L'Amiral de Monval revient sur son argumentaire nazairien ; la destination Brest était envisageable à 14h mais à 21h il était trop tard, il aurait fallu contourner le plateau d'Ar Men, ce qui rallongeait la route autant que pour aller à Donges et obligeait de surcroît à passer une zone mouvementée.

Le lendemain vers 6h/6h30, M. Tcheng rappelle le CROSS pour avoir les nouvelles : l'*Erika* s'est cassée en deux et l'évacuation vient de se terminer [il y a un problème de chronologie vu que l'évacuation s'est terminée vers 10h].

M. Gergaud est rappelé à la barre. Il n'a pas eu M. Tcheng au téléphone cette soirée et confirme une nouvelle fois que lors de sa conversation avec M. Elfilali, celui-ci lui a parlé de fissures et de fuites. M. Elfilali également rappelé confirme lui qu'il ne lui a parlé que de fissures, pas de fuites.

M. Irissou rappelle que la fusion avec Elf n'avait pas eu lieu au moment du naufrage. L'offre publique d'échange de Total sur Elf a été faite le 5 juillet 1999, les pourparlers sont devenus amiables en octobre, et en décembre 1999 ils étaient en pleine négociation avec les autorités de la concurrence françaises et communautaires qui ont donné leur aval le 8 ou le 9 février 2000. Juridiquement, Total n'avait pas encore pris le contrôle d'Elf. [La question de la liste noire des navires à ne pas affréter réalisée par Elf et dans laquelle aurait figuré l'*Erika* n'a pas été abordée dans le cadre du procès. Cette liste noire n'est pas un vetting, pratique dont Elf ne voulait pas. L'*Erika* aurait été inscrite sur cette liste noire par Elf car trop vieille et trop légère. La question de la légèreté de l'*Erika* n'a été abordée par son armateur et son gestionnaire que sous l'angle commercialement positif du faible tirant d'eau].

Bien qu'il ait navigué, M. Tcheng ne sait plus combien de temps à l'avance il est nécessaire de prévenir un port pour soutage. Il estime par ailleurs que dans le port de Saint-Nazaire, 2 ou 3 sociétés sont susceptibles de réaliser des mesures d'épaisseurs de tôles et que le délai n'est pas important sauf si l'utilisation de la forme est nécessaire. Les contradictions de ses déclarations au sujet de la prévisibilité du sinistre sont mises en avant : « On ne pouvait pas prévoir qu'il allait se casser » en février 2000 et « Il ne pouvait que se casser » devant la juge d'instruction dont un avocat sous-entend sans susciter de remous qu'elle a été particulièrement persuasive.

Chez Pommé, les témoignages ne sont pas limpides non plus. Le responsable hiérarchique de M. Gergaud a déclaré pendant l'instruction que ce dernier lui avait parlé au téléphone de problème de gîte excessive, de fissures sur le pont mais en aucun cas de fuites à la mer. M. Gergaud indique qu'il a juste échangé à ce sujet avec lui pendant la fête de fin d'année de l'entreprise Pommé.

M. Tcheng est raccompagné à la porte du Tribunal par Maître Quimbert, avocat du commandant Mathur et président du Port Autonome de Nantes-Saint-Nazaire.

Michel Marchand du CEDRE.

M. Marchand est actuellement directeur de recherches pollution marine à l'IFREMER. Il a été de 1997 à fin septembre 2000 mis à disposition du CEDRE où il dirigeait le service intervention. Il était d'astreinte au moment du naufrage de l'*Erika*. M. Marchand tient un papier dans la main « au cas où on me poserait des questions précises » et personne ne voit d'inconvénient à ce qu'il le garde ; il ne s'en servira pas. Un tribunal n'est manifestement pas son biotope habituel et il semble se demander à chaque question ce qu'elle sous-entend et hésite avant de répondre.

M. Marchand est informé de la situation le samedi soir par M. Goudebranche, agent du P&I qui avait eu lui même des informations en provenance des Bouches-du-Rhône (Pommé); ce dernier précise pendant la conversation que l'affréteur est Total, que le navire transporte 24.000 t de fuel. A 21h/22h M. Marchand appelle l'AEM et demande s'il y a bien un navire en difficulté qui se dirige vers Saint-Nazaire. L'officier de marine lui répond que le navire a déjà rejoint Saint-Nazaire, il s'agit du *Maria K*. Il s'apprête à raccrocher mais demande quand même s'il n'y a pas un navire du nom de *Erika*. On lui répond

« effectivement, il essaye de rejoindre Saint-Nazaire mais c'est une seconde priorité ». Un différend a lors de la procédure opposé M. Velut et M. Marchand, le premier après avoir demandé les 2 pages du cahier d'astreinte du samedi et du dimanche estimant que M. Marchand a appelé deux fois le COM et jamais l'AEM. Les deux ont demandé à France Télécom le relevé de leurs appels et M. Marchand a, après cette vérification, demandé à M. Velut de corriger ses déclarations vu qu'il a bien appelé l'AEM vers 21h45/43. M. Marchand n'a pas vu cette correction dans le dossier d'instruction. M. Velut considère devant le Tribunal qu'il s'agit d'un « enjeu microscopique », ne conteste plus l'appel à l'AEM, ne se souvient plus de son contenu, parce qu'il n'était pas important.

M. Marchand appelle M. Callone, interlocuteur privilégié Total pour le CEDRE, à son domicile. M. Callone lui confirme que le navire en difficulté essaye de rejoindre Saint-Nazaire mais lui dit que le commandant maîtrise la situation. Il demande à M. Marchand de ne pas faire état de cette conversation à M. Goudebranche. M. Marchand ne sait plus comment il a géré cette situation lors de sa seconde conversation avec M. Goudebranche, cette demande lui paraissant dépasser ses compétences professionnelles. M. Goudebranche est un tiers avec lequel il n'a aucune convention particulière et les relations entre M. Callone et M. Goudebranche sont accessoires. M. Marchand n'a pas lu à cette époque la convention entre le CEDRE et Total et ne se soucie pas de la clause de confidentialité. Pour M. Marchand, M. Callone n'avait aucune autorité; c'était juste le représentant de Total que l'on voyait dans les locaux du CEDRE, un interlocuteur sur lequel il ne portait aucun jugement professionnel. [cf. communiqués « Le large n'est pas une poubelle » du 14 décembre 1999 sur <http://www.robindesbois.org/communiqués/mer/marenoire/1999/141299.html> et le communiqué du 27 décembre 1999 « Une catastrophe majeure et des pouvoirs publics mineurs » sur <http://www.robindesbois.org/communiqués/mer/marenoire/1999/271299.html>]. M. Marchand est questionné par les avocats des parties civiles sur la différence entre mentir et omettre de transmettre une information ; le Tribunal n'aura pas de réponse claire. Total fait alors partie du comité stratégique du CEDRE qui prend en compte les différentes opportunités financières et stratégiques, les subventions de l'Etat étant insuffisantes. Le CEDRE a une relation contractuelle avec Total, sous forme d'une convention d'assistance qui n'est pas propre à cette compagnie pétrolière. Le CEDRE assure des missions prioritaires pour les autorités françaises mais conclut également des conventions de partenariat avec des privés. La convention type prévoit la mise en alerte, l'assistance à distance, l'assistance sur zone et l'assistance après l'accident pour retour d'expérience. Si un navire est en difficulté, qu'il y a des fissures et un risque de naufrage, le niveau 1 doit être activé, (c'est-à-dire dès le samedi soir), et la nature du produit communiquée d'office. M. Marchand a été informé des fissures par M. Goudebranche mais pour lui c'est au CROSS chargé de surveiller la navigation de dire s'il y a une pollution, ce n'est pas au CEDRE de le décider. M. Marchand, re-questionné sur sa connaissance de la pollution dès le samedi soir, est spontanément défendu par l'avocat de Total, Maître Soulez-Larivière, qui parle de « torture » et se fait recadrer par le Président. Si M. Marchand avait eu connaissance d'un risque de pollution, il n'aurait pas arrêté de passer des coups de fils à 23H et il aurait prévenu immédiatement sa direction. M. Marchand a été rassuré par l'AEM et non pas par M. Callone. A la question de savoir si une perte de fuel est une pollution ou un risque de pollution, M. Marchand répond que le débat n'est pas facile car il y a les rejets accidentels et les rejets opérationnels. Pour ces derniers, les moyens mis en œuvre ne sont pas les mêmes et il s'agit de pollutions chroniques. [Vu le contexte, la pollution ne pouvait être qu'accidentelle]. Il rappelle que plus vite une pollution est connue, plus vite on s'en protège et donne l'exemple des paludiers qui peuvent fermer leurs marais. Cependant, des avocats font remarquer que deux semaines se sont écoulées entre le naufrage et les premiers arrivages initialement prévus en Charente, la nappe ayant dérivé selon les sens du vent.

« Quand on prévient le CEDRE, c'est la même chose que de prévenir l'Etat ? » demande le Président, « Je n'irai pas jusque là » répond M. Marchand, même si le CEDRE, association loi 1901 « fait au quotidien partie des autorités ».

Le lendemain, vers 7h30 /8h M. Velut appelle le CEDRE pour dire que l'*Erika* est en train de sombrer. M. Marchand rappelle M. Callone pour avoir la nature du produit transporté (il savait juste que c'était du fuel) et informe la direction du CEDRE. Vers 9h30, il dispose des propriétés physiques qui permettent à Météo France de modéliser les prévisions de nappes (disponibles en 1 heure) et au CEDRE de travailler les options de lutte (dans le cas de fuel lourd, l'usage de dispersants est exclu au profit du pompage ...). A partir de 9h/9h30, tout le dispositif du CEDRE est enclenché.

Le CEDRE s'est demandé à posteriori si les premières traces arrivées dans le Finistère Sud ne provenaient pas de la nappe échappée avant le naufrage, le samedi. Cette hypothèse n'a pas été modélisée étant donné que le CEDRE n'a pas été informé en temps de cette première pollution.

La toxicité n'est pas le domaine de M. Marchand ; il a cependant accompagné le directeur du CEDRE à l'audience parlementaire consacrée aux dommages et intérêts demandés sur la base des modifications du produit entre le chargement à Dunkerque et les arrivées à Groix. Durant cette audience parlementaire, le Dr Alain Baert du Centre Antipoison de Rennes a témoigné. La différence chimique s'explique par l'évaporation du benzène et du toluène. M. Marchand estime que cette polémique a été préjudiciable aux opérations de nettoyage des plages et précise que ce type de produit est par nature toxique étant donné qu'il contient notamment des Hydrocarbures Polycycliques Aromatiques.

M. Marchand dit ne pas avoir été informé de l'annulation du message de détresse, ce que quelqu'un d'autre a contredit lors de l'instruction (M. Goudebranche ?). M. Thouilin de Total indique devant le Tribunal que M. Callone avait été informé de l'annulation du message de détresse par M. Marchand.

M. Marchand dit ne pas savoir si le CEDRE effectue des missions d'expertise pour l'Etat ; Maître Quimbert, avocat du commandant Mathur, dit que le CEDRE effectue ces missions pour le compte de l'Etat quand un capitaine est poursuivi pour pollution.

Le Ministère Public souhaite savoir si l'impact est moindre lorsque un naufrage a lieu au large, selon la nature du produit. M. Marchand pour répondre compare avec le naufrage de *l'Amoco Cadiz* qui transportait un produit léger qui s'est pour moitié évaporé dans l'atmosphère ; les habitants de Brest croyaient que leurs chaudières étaient en panne. Les naufrages au large occasionnent plus de dommages sur les oiseaux. La distance du navire conditionne les capacités de réponses opérationnelles pour protéger le littoral. Dans le cas de *l'Amoco* échoué près des côtes, 1 tonne de pétrole a détruit 1 tonne de biomasse. Dans le cas de *l'Erika*, ce sont 400 km de côtes qui ont été touchées et l'enjeu de nettoyage est plus important. Le Ministère Public se demande s'il s'agit donc entre le large et la côte d'un choix politique. Pour M. Marchand, le résultat est net si l'on ramène le navire à la côte par exemple dans la baie de Douarnenez où les dégâts à l'intérieur de la baie seraient majeurs mais il n'y aurait rien ailleurs. M. Marchand ne sait pas si les autorités françaises auraient eu la même attitude que les autorités espagnoles qui ont remorqué le *Prestige* vers le large. [cf. communiqué sur le *Prestige* « Le large n'est pas une poubelle bis » du 15 novembre 2002 sur <http://www.robindesbois.org/communiqués/mer/marenoire/2002/151102.html>].

Maître Soulez-Larivière demande à M. Marchand si Total a été coopératif, il répond : « oui, quand l'accident a eu lieu, la coopération a été efficace ». Total a alors vite envoyé un fût de 200 l du produit chargé à Dunkerque pour essai sur l'anneau d'expérimentation du CEDRE. M. Marchand tient à préciser qu'il a lu dans un compte-rendu d'audience dont il ne sait pas s'il est officiel que la convention entre Total et le CEDRE était activée de facto après le premier appel indiquant que *l'Erika* est en difficulté, ce qui n'est pas son point de vue d'autant que la nature du produit ne leur a été communiquée que le dimanche. [Cf. compte-rendu d'audiences de la 6ème semaine]. Le Président indique qu'il n'y a pas de compte-rendu officiel ou officieux mais seulement des minutes du greffe qui, a priori, ne sont pas à la disposition de M. Marchand.