

Groupe X Expertise Réunion du 26 juin 2013

Résumé de l'exposé fait par Serge Bindel
sur

LA COMPARAISON DES MODALITES DE CONDUITE
DES DIVERSES EXPERTISES OFFICIELLES REALISEES
APRES LE NAUFRAGE DE L'*ERIKA*

1- La situation de l'*Erika* début décembre 1999

L'*Erika* est un pétrolier de 37 000 t de port en lourd, construit en 1975 dans un chantier japonais. En 24 ans de navigation, il a connu un certain nombre de propriétaires (le dernier, Tevere Shipping est une société à capitaux italiens), et de gestionnaires nautiques (le dernier, Panship est italien), il est immatriculé à Malte.

Il a connu aussi plusieurs sociétés de classification dont le Bureau Veritas jusqu'en juillet 1998, puis Registro Italiano Navale et Rina s.p.a., le passage du Registro à Rina ayant pour but de satisfaire à une réglementation communautaire.

L'*Erika* a fait l'objet de deux inspections par le Registro en 1998, dont une visite de classe (visite quinquennale), et d'une visite annuelle par Rina en 1999 (terminée en novembre). Par ailleurs, au titre de la procédure dite de *vetting*, il a été inspecté 7 fois par des compagnies pétrolières au cours de la dernière année, le groupe Total l'ayant vu pour sa part le 21/11/1998. Enfin, il a été inspecté plusieurs fois par les autorités des ports dans lesquels il a fait escale.

Début décembre 1999, l'*Erika* est affrété à temps par Selmont, société suisse à capitaux italiens, et sous-affrété au voyage par une société du groupe Total. Son équipage est indien.

2- Le dernier voyage

- Appareillage de Dunkerque le 8 décembre, à destination de Livourne, avec un chargement de fioul lourd pour le compte de l'ENEL.
- Le 11 dans la matinée, cap au 210, houle de hauteur significative 7-8 mètres, venant de tribord avant, sous incidence de 30° environ.
- Vers 12h30, constatation d'une gîte permanente sur tribord de l'ordre de 4°.
- Poursuite de la route (même cap, même vitesse), mais vidange d'une citerne de ballastage à demi remplie au départ.
- A 14h20, la gîte étant à peu près annulée, demi-tour (donc cap 030, vers Brest) réduction de vitesse et mesure du remplissage des citernes.
- Dans l'après-midi, changement de cap pour aller trouver refuge à Donges.

- Vers minuit, nouvelle gîte sur Td, qui ne peut être étalée.
- Vers 5 heures, le 12, détachement d'une partie du bordé Td.
- A 8h30, l'*Erika* se casse en deux, l'avant coule immédiatement, l'équipage est évacué, une tentative de remorquage de l'arrière vers le grand large échoue, et l'arrière coule à son tour.

3- Les opérations les plus importantes effectuées pour essayer d'expliquer les causes du naufrage

Après le naufrage, quatre expertises officielles ont été menées ou ordonnées en vue de déterminer les causes du naufrage : par Malta Maritime Authority, par le Bureau Enquêtes Accidents Mer (BEA/mer), par le Tribunal de Commerce de Dunkerque, et par le TGI de Paris. Les deux premières n'ont pas de caractère judiciaire.

Avant de passer en revue chacune de ces expertises, il faut rappeler les opérations qui ont été effectuées à cette occasion, à l'initiative des experts ou des parties dans la cause, en gardant bien à l'esprit la date à laquelle elles ont eu lieu.

- Analyse des conditions météorologiques : analyse limitée à la détermination de la hauteur significative (Météo France), ou analyse spectrale (Météomer, Oceanroutes)
- Avant récupération du fioul encore dans les citernes du navire, examen, par plongeurs et par ROV, des deux épaves principales, avec prise de vue de la cassure et quelques mesures d'épaisseur) (Coflexip Stena, février 2000).
- Relevage, fin 2002, de deux épaves secondaires, puis examen à Brest, mesures d'épaisseur et analyses métallurgiques par l'Institut de Soudure.
- Essais sur modèle, au printemps 2003, à Marin (Wageningen) dans des conditions représentatives de l'état de mer réel, en vue de déterminer notamment les pressions subies par le bordé de muraille tribord.
- Nombreux calculs de structure dans des conditions très diverses (conditions de mer réelles ou houle régulière « équivalente », épaisseurs retenues diverses, résistance d'ensemble de la poutre-navire ou détermination de contraintes locales, méthode traditionnelle ou méthode par éléments finis). Les calculs les plus complets ont été effectués par l'IRCN (Institut de Recherche de la Construction Navale), par D2M et Eurosim, et par Cetena (Centro per gli studi di tecnica navale).
- Etude, par Interprogetti, des possibilités de ballotement (« *sloshing* ») dans certaines citernes.

4- L'expertise de MMA

Malta Maritime Authority a réalisé une expertise avec l'aide de Salvage Association, association de navigants ou anciens navigants britanniques. Certains acteurs (armateur, gestionnaire technique, société de classification, ...) ont été auditionnés.

Les avis exprimés, après consultation de certaines parties (armateur, gestionnaire nautique, société de classification, entre autres) sont intéressants, même si les moyens mis en œuvre pour établir ce rapport sont en fait modérés, par exemple : pas d'analyse spectrale de l'état de la mer, pas de calculs de structure élaborés.

Et, évidemment, le rapport, finalisé en septembre 2000, ne tient pas compte des opérations réalisées après cette date.

MMA n'a apparemment pas cherché ultérieurement à recueillir des informations qui lui auraient permis d'affiner sa réflexion, mais il est vrai que le naufrage de l'*Erika* n'a fait l'objet d'aucune procédure judiciaire à Malte. Et, en France tout au moins, les avis exprimés dans ce rapport n'ont guère suscité de réactions.

5- L'enquête technique du BEA/mer

Dès le naufrage connu, le Bureau Enquêtes Accidents/mer a ouvert, comme d'habitude, une enquête technique, avec le concours de plusieurs spécialistes (un ingénieur naval, deux anciens navigants). Un rapport préliminaire a été établi un mois seulement après le naufrage, et un rapport définitif en décembre 2000. Sans être importants, les moyens mis en œuvre sont plus conséquents que pour MMA (calculs, par l'IRCN, de la résistance de la poutre-navire, et, par la méthode des éléments finis, des contraintes locales dans la tranche du navire qui a cédé, tous ces calculs faisant toutefois l'hypothèse d'une houle régulière).

Mais, comme MMA, le BEA/mer ne tient pas compte de tous les éléments qui ont pu être apportés après 2000, éléments qui ne confirment pas tous ses avis sur la défaillance de la structure.

Comme pour les autres enquêtes du BEA/mer, le rapport final a été, avant publication, soumis aux parties intéressées. Leurs avis et commentaires sont joints en annexe à ce rapport.

6- L'expertise de Dunkerque

Les experts désignés par le Tribunal de Commerce de Dunkerque (un collège de quatre experts et de deux sapiteurs) a bénéficié en revanche de moyens considérables (à la charge, comme il est normal, de Total demandeur dans le cadre d'une procédure de référé). Cela leur a permis d'effectuer des opérations très conséquentes (relevage et examen des épaves secondaires, analyse spectrale par Météomer de l'état de mer rencontré ; calculs de structure par éléments finis, mais - il faut le noter - dans l'hypothèse d'une houle régulière, par D2M-Eurosim).

Au cours de cette expertise, certaines parties ont de plus versé au dossier des éléments importants : Rina a fait effectuer par Marin des essais sur modèle, et par Cetena des calculs de structure dans les conditions les plus élaborées (méthode des éléments finis, spectre de mer réel) ; quant à Panship, gestionnaire nautique, il a produit une étude sur le risque de sloshing.

L'expertise s'est déroulée dans le respect formel du contradictoire, mais les divergences profondes entre les experts et les parties n'ont, en fait, pas donné lieu à une véritable discussion entre spécialistes. Le rapport, déposé en novembre 2005, se borne d'ailleurs souvent à un exposé de l'avis des experts, celui des parties n'étant cité que dans des réponses aux dires renvoyées en annexe.

On notera que, comme cela est d'ailleurs normal, les experts de Dunkerque n'ont pas eu accès au dossier pénal.

7- L'expertise au pénal

Très rapidement après le naufrage, le juge d'instruction a désigné deux experts pour l'assister sur le plan technique. Ceux-ci avaient accès au dossier du juge d'instruction, mais ils ont travaillé avec des moyens propres relativement limités (pas d'analyse spectrale de l'état de mer, pas de calculs de structure élaborés mais seulement une approche globale de type avant-projet de navire). Ils ont fourni deux rapports d'étape, mais le rapport de synthèse n'a été signé que par l'un d'entre eux, le second ayant abandonné entre-temps les travaux d'expertise pour une raison non complètement élucidée (peut-être une divergence de vue entre le juge et lui-même). Deux autres experts ont été désignés, mais chacun des trois restants a travaillé indépendamment des deux autres dans son domaine de compétence. Leurs rapports ont été communiqués aux parties en septembre 2001, et les réponses aux commentaires de celles-ci ont été finalisées en août 2002.

Bien qu'il n'ait signé l'ordonnance de renvoi qu'en février 2006, le juge d'instruction n'a pas estimé utile de communiquer à ses experts les documents, pourtant importants, versés au dossier après cette date, ce qui est regrettable compte tenu que les experts au pénal sont, en principe, en première ligne quand l'affaire passe en jugement.

8- Conclusion

De très nombreuses opérations, dont certaines très lourdes, ont été effectuées pour déterminer les causes du naufrage du pétrolier *Erika*, en particulier dans le cadre de l'expertise de Dunkerque, à l'initiative des experts, mais aussi de certaines parties.

Aucun des experts officiels n'a eu accès à l'ensemble du dossier. Seules les parties qui étaient à la fois au civil et au pénal ont eu la possibilité de consulter les très nombreux documents produits après le naufrage de l'*Erika*, mais peu d'entre elles ont probablement utilisé cette possibilité.

Aucune concertation n'a eu lieu entre les experts officiels, chacun travaillant de son côté sur les causes du naufrage.

Compte tenu des divergences constatées sur les différents aspects examinés (différences sur les données de base retenues, différences sur la méthode d'approche, différences sur l'objectif recherché, différences sur les moyens mis en œuvre, ...) les conclusions tirées par les experts officiels sont non seulement en contradiction avec celles tirées par les parties, mais aussi en contradiction les unes avec les autres.

Le seul point sur lequel les experts officiels semblent être d'accord, c'est sur le fait que les structures de l'*Erika* souffraient de corrosion, mais encore, comme l'a justement constaté le président du tribunal de première instance après avoir entendu un certain nombre de témoignages, « *il y a corrosion et corrosion* » !

* * *