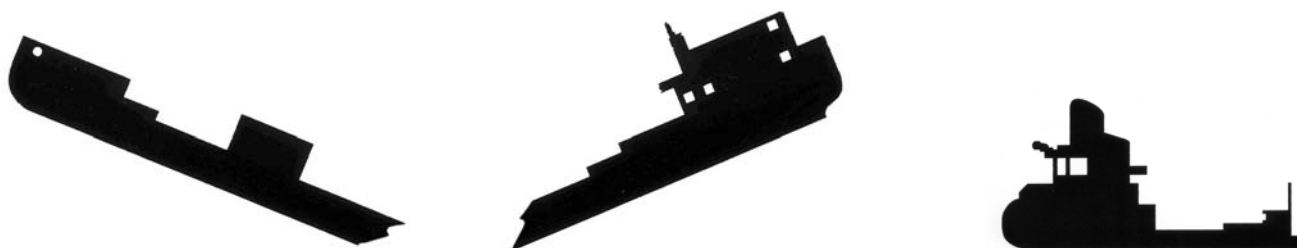


Procès *Erika*

Compte-rendu hebdomadaire - 7^{ème} semaine

Audiences du 26 au 28 mars 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
CMS : Coordinateur de Mission de Sauvetage, au CROSS
COM : Centre Opérationnel de la Marine, à la Préfecture Maritime
CROSS : Centre Régional de Surveillance et de Sauvetage
ISM : International Safety Management
OSEM : Officier Suppléant d'Etat-Major, à la Préfecture Maritime
SAR : Search and rescue, recherche et sauvetage
SHOM : Service Hydrographique et Océanographique de la Marine
SNSM : Société Nationale de Sauvetage en Mer
SOPEP : Shipboard Oil Pollution Emergency Plan, plan de prévention de la pollution par hydrocarbure à bord d'un navire, ou plan SOPE
SURMAR : SURveillance MARitime
Target Factor : coefficient de ciblage
TPS : Total Petroleum Services

15^{ème} audience – 26 mars 2007 – 13h30

Samedi 11 décembre 1999 (suite)

23h12

Au COM, M. Geay, l'OSEM surpris d'entendre reparler de l'*Erika* appelle le CROSS Etel pour faire un point de la situation. Le résumé de la conversation avec le Port autonome de Nantes / Saint-Nazaire et la lecture du dernier message de l'*Erika* lui apprennent les problèmes de fuites et la direction vers Donges ; quand le CROSS lui reparle de la suggestion du capitaine du port d'envoyer le navire à Brest il répond « merci, on a déjà le *Junior M* ». [cf. « *Nous sommes tous des marins du tiers-monde* », <http://www.robindesbois.org/communiqués/mer/fortune/1999/061299.html>, communiqué Robin des Bois du 6 décembre 1999]

Pendant ce temps le chef du COM et celui de l'AEM font signer au préfet Maritime la mise en demeure concernant le *Maria K*. Lors de cette visite, il n'est pas considéré comme urgent de parler de l'*Erika*, tout au plus, les officiers émettent-ils l'hypothèse de revenir le lendemain s'il y a nécessité d'obliger Saint-Nazaire à accepter le navire.

23h15

M. Pollard (TPS) aurait envoyé un télex à L'*Erika* pour lui demander son n° Inmarsat A (liaison phonique). Le commandant aurait répondu qu'il ne voulait pas être appelé sur Inmarsat A car il n'entendait pas le téléphone situé sous la passerelle. Selon M. Pollara, il a été convenu plus tôt d'envoyer d'abord un télex informant d'un appel à venir sur Inmarsat A.

23h25

M. Geay appelle à nouveau le CROSS Etel pour demander des précisions sur la position du navire (mais Etel ne dispose que des anciennes positions données par l'*Erika*) ainsi que sur la disponibilité en barrage anti-pollution dans l'estuaire de la Loire. Le CROSS estime le Port de Nantes / Saint-Nazaire « très réticent ». Le COM lui demande alors de faire un récapitulatif de toutes les communications qui

ont eu lieu avec le navire, ainsi que de rechercher son target factor [qui est de 12 suite au dernier contrôle de l'Etat du port]. Le CROSS commence la compilation de ces informations à 23h30, le message part en « message flash » à 23h58 et est réceptionné à 0h02 si l'on en croit la pendule de la Préfecture Maritime. Le CROSS explique la différence de rapidité de ce dernier message comparée aux 2 heures de délai jusqu'à présent constatées dans les réactions par le fait qu'il y a une demande précise du COM, et non par une situation d'urgence à cet instant. « La demande [du COM] fait l'urgence ».

23h58 (ou 0h02)

Le message récapitulatif fait état de fissures de pont colmatées, d'une coque intacte, d'un target factor de 12, d'un navire situé à 200 milles des côtes se dirigeant vers Donges à 9 nœuds. Le COM après analyse de la situation ne change pas d'avis sur les mesures à prendre. La suspicion de fuites évoquée par le port de Saint-Nazaire est impossible à confirmer ou infirmer de nuit, le COM décide donc d'une opération de surveillance SURMAR par avion pour le lendemain, suivie d'une éventuelle mise en demeure de l'*Erika*. Les fuites sont annoncées comme colmatées ce qui ne surprend pas la Marine Nationale habituée à utiliser des bâches sur ses navires en cas de fissures, non pour les réparer mais au moins pour conserver leur étanchéité. Pour M. Pollara à l'inverse, il est impossible de fixer des bâches sur le pont d'un pétrolier avec une telle météo.

Si à priori les officiers du COM ne mettent pas en doute les informations du commandant, à posteriori ils regrettent son double langage, celui qui est transmis à l'armateur et celui qui est destiné aux autorités françaises. Interrogé sur la fréquence de ces doubles informations, M. Geay, l'OSEM, dit que c'est un cas unique et qu'il ne l'explique pas. Si le COM avait eu les informations sur les fissures quand elles ont été observées en début d'après midi, il aurait pu envoyer un avion à ce moment.

L'amiral de Monval, chef du COM, explique qu'à cet instant la situation est « préoccupante » mais sans péril imminent puisque le navire est loin des côtes. La dernière position annoncée est 170 milles de Donges, soit 158 milles de Noirmoutier, elle date de 21h30. Il ne considère pas les fissures de pont comme un problème en elles-mêmes ; cependant il faut rester sur l'idée d'un risque éventuel et rechercher des éléments tangibles concernant notamment la fuite de pétrole en mer. Le tribunal remarque que tous les éléments dont il dispose sont faux. L'amiral observe à nouveau qu'il n'y a aucune demande du navire, qu'il sait que l'armateur est Total [lapsus qu'il corrige aussitôt pour « affréteur »] c'est-à-dire « une entreprise très sérieuse » qui, puisqu'elle n'appelle pas le COM, ne se sent pas exposée à un problème sérieux. L'intervention d'experts par hélitreuillage à bord du navire n'est pas envisageable et cette équipe d'experts spécialisés en appareil propulsif, et non en structure, n'aurait aucune pertinence, l'*Erika* étant navigant. Après réception de ce message de minuit, l'amiral rentre chez lui.

Le commissaire Velut, chef de l'AEM, confirme la perception d'un double langage par les autorités françaises. Compte tenu des informations dont tous pensent qu'elles reflètent une situation réelle, il exclut à cette heure le remorquage [l'*Erika* file à 9 nœuds vers Donges, l'*Abeille Flandre* est à 12 h] ainsi que le détournement vers Brest, et préconise de refaire une évaluation après surveillance aérienne diurne. A posteriori, il considère que dans cette affaire, il y a eu effectivement double langage et que les autorités ne disposent pas des informations réelles. Pour lui le target factor de 12 de l'*Erika* est un target factor de complaisance octroyé par la Russie, et les certificats ISM signés par RINA des certificats de complaisance. Le code ISM est totalement défaillant dans le cas de l'*Erika*. Pour le *Ievoli Sun*, le COM a été averti dans les 5 minutes par la personne désignée au titre de l'ISM. M. Pollara conteste au militaire sa qualification pour juger de la conformité au code ISM et les accusations de complaisance. M. Velut ajoute aussi, malgré « des revolvers dans le dos », être persuadé que Total a plus d'informations que le COM au vu de « l'activité téléphonique intense chez Total ». « Ça n'est pas un scoop » lance-t-il. Pour lui, la cellule de crise de Total aurait dû appeler la préfecture maritime. Il met en cause, lors de l'appel du CEDRE dans la soirée, la clause de confidentialité contenue dans la Convention signée entre Total et le CEDRE qui permettrait de ne pas donner d'informations sur les produits, même à l'Etat. Pour Total cette interprétation de la clause est fautive. Les conseils de Total reviennent sur la connaissance du produit que le COM aurait dû avoir : il suffit de consulter le télex mentionnant la cargaison de « fuel oil » et la base de données sur le rail d'Ouessant. Le commissaire Velut estime que « fuel oil » ne veut rien dire de précis. Concernant la définition légale du « fuel oil » donnée par la convention Marpol, il observe qu'il y a une polémique sur la composition du produit chargé sur l'*Erika*.

Au CROSS Etel, le CMS part se reposer vers 0h30 après avoir convenu avec le COM d'une surveillance aérienne pour le lendemain matin.

Samedi 11 décembre 1999 : chacun se justifie

RINA, la société de classification

Le conseil de RINA évoque l'incompétence de M. Thouilin en matière technique et s'étonne de le voir porter des jugements d'expert dans des domaines où il n'y connaît rien. Total dit seulement s'étonner du manque de mobilisation de la société de classification même si elle n'aurait certainement pas pu éviter le naufrage ; lorsqu'un navire a un problème de structures, il lui semble évident que le gestionnaire et la société de classification se parlent. Pour Total, même si l'*Erika* ne bénéficie pas du service de « technical advisor » (conseiller technique), le problème doit être géré rapidement et il est impératif que tout le monde se mette ensemble pour travailler. La controverse continue au sujet des fissures : M. Ponasso, ingénieur de RINA, affirme ne pas en avoir parlé lors de sa conversation avec Panship ; M. Pollara dit en avoir parlé, en même temps qu'il donnait les résultats des calculs de stabilité, à un autre ingénieur RINA, M. Fumis, avec lequel il n'a jamais été confronté lors de l'instruction. Le conseil de RINA continue de demander ce que RINA était supposé faire, Total continue de répondre qu'il devait se mettre à disposition. Le représentant du groupe persiste : lorsqu'un navire a un problème structurel, les 3 acteurs concernés sont l'armateur, l'Etat du pavillon et la société de classification. L'avocat du commandant Mathur observe que, dans un cas de vice caché, on peut aussi s'interroger sur la responsabilité des chantiers où ont été effectuées des réparations [chantier monténégrin de Bijela. Cf. compte-rendu 2^{ème} semaine, pages 5-6].

Un autre conseil de RINA tente d'élargir le champ des dysfonctionnements aux services de l'Etat et en particulier du CROSS qui n'aurait pas relayé les informations. Il rappelle le « message de 14h15 » et sa mention de la « suspicion de fissure de coque ». Le message s'avère être un extrait du journal radio du *Sea Crusader*, dont le CROSS n'a justement pas eu connaissance.

Le propriétaire de l'*Erika*

L'armateur Savarese, lui aussi mis en cause par Total, affirme avoir fait sa part dans la crise en contactant notamment les assureurs du P&I et en se rendant à Brest dès le 13 décembre [après le naufrage].

Panship, le gestionnaire nautique

Panship a été montré du doigt tant par les représentants de l'Etat côtier que par Total. M. Pollara estime contradictoire l'appréciation de Total « nous n'y pouvions rien » et ses accusations de défaillances portées contre Panship. Pour Total, il se passe un certain nombre d'heures entre les constatations des premières fissures et l'instant où le navire se brise, heures pendant lesquelles Panship ne fait rien ; ainsi, par exemple, aucun expert n'est prévu à Donges. M. Pollara récuse de même les conclusions des différents experts « qui n'ont aucune compétence en navigation » et les interprétations sur les corrosions. RINA dit avoir demandé à Panship s'il avait besoin d'aide et prévu d'envoyer un expert à Donges.

Total

Le représentant de Total SA, M. Irissou se lance dans une longue plaidoirie pour regretter les soupçons et critiques sur la société. Il évoque la suspicion de prise de contrôle du navire par Total dès le début des événements le 11 décembre, le reproche de ne pas avoir compris la gravité de la situation et le grief d'avoir pris contact avec le commandant. Il estime que personne n'a dit à Total « ce qu'il aurait dû faire qu'il n'a pas fait », alors qu'on lui reproche « d'avoir fait ce qu'il n'aurait pas dû ». Les parties civiles protestent et obtiennent le droit de contre-interroger les représentants de Total.

Le conseil du commandant Mathur demande à tous s'il était possible avec les conditions météo décrites de se rendre compte à bord de façon exhaustive de l'état réel du navire, et aux experts ce qu'ils peuvent dire sur ce que le commandant aurait pu ou dû faire pour éviter le naufrage. Il observe que d'après les experts, le navire s'est brisé « soudainement ». Le représentant du Conseil Général de Vendée fait part d'une offre de financement du voyage et de l'hébergement du commandant pendant le procès, ce que son défenseur trouve irrévérencieux ; Karun Mathur ne viendra pas en France pour faire plaisir à un

homme politique. L'avocat du commandant fait confirmer à Total que le bord n'avait aucun intérêt à dissimuler des informations. « Oui, mais Total n'a pas tout su » rectifie M. Irissou.

Le tribunal interroge Total sur ce que les différents acteurs auraient pu faire à la lecture du télex de 14h42 dans l'hypothèse où il en aurait été destinataire. Pour M. Thouilin, le télex présente une situation grave, et le commandant a raison de se diriger vers un port-refuge. Selon lui, l'évaluation de la situation devait être faite par l'armateur, le gestionnaire Panship responsable au titre de l'ISM et la société de classification RINA, seul véritable expert en structure. Avec le maintien du message de détresse RINA aurait peut-être été amené à réagir. Dans le cours de l'instruction, Total a dit que RINA avait été défaillant en attribuant à Panship la certification ISM et que Panship avait été « défaillant, extrêmement défaillant » dans l'application de ce code. Aujourd'hui il persiste dans son appréciation et donne l'exemple du *Castor*, un pétrolier grec du même âge que l'*Erika*, victime d'une fissure et refusé au Maroc, en Espagne, en Algérie, en Grèce, en Tunisie ; sa cargaison a été finalement transbordée en Tunisie après 6 semaines de remorquage en Méditerranée guidé par American Bureau of Shipping (ABS). Dans ce cas, la mobilisation et la coopération de l'armateur, des experts d'ABS et de l'équipe ayant remplacé l'équipage a permis de compresser la fissure par des transferts de cargaison et le navire n'a pas cassé. Tout en n'étant pas auditeur ISM, ni expert en structures, M. Thouilin estime par comparaison avec d'autres crises qu'il y a eu défaillance de la société de classification RINA et du gestionnaire nautique dans le dossier *Erika*.

Total dit ne pas avoir une connaissance précise du Plan SOPE dans un affrètement spot, mais avoir obtenu la garantie qu'il existait. Il conteste avoir eu connaissance de fuites de pétrole à la mer, alors que l'agent Pommé et le Port Autonome de Nantes / Saint-Nazaire semblent informés. Cependant il estime que les autorités doivent être prévenues dès qu'il y a pollution. Pour M. Pollara, la fuite de fuel du début d'après midi n'était pas « une vraie pollution » mais une petite quantité de fuel provenant des rétentions des manifolds et non des fissures ; le commandant avait pris toutes les précautions possibles pour éviter la pollution en procédant à des transferts de cargaison dans des citernes éloignées des fissures.

Total répète que les 3 maillons défaillants dans la gestion de l'*Erika* sont l'Etat du pavillon [absent du procès], la société de classification et l'armateur ; tous les autres ne devraient pas se retrouver devant le tribunal. Et la défaillance du vetting ? « L'audit de l'audit n'est pas prévu », répond le groupe.

Une partie civile revient sur les sources d'informations essentielles de Total, soit le télex de l'*Erika* envoyé à 18h34 et la conversation entre le bord et M. Martens. La conversation n'a pas été enregistrée, il peut donc y avoir une « double loyauté ». M. Irissou dit avoir pleinement confiance en M. Martens. Il ne pense pas que celui-ci ait pu être « étonné du calme du capitaine de l'*Erika* » alors que M. Martens estime le problème sérieux. M. Irissou, représentant légal de Total SA dans le cadre du procès, refuse de répondre à une « question spéculative » sur le désaccord entre M. Martens et le commandant Mathur. C'est une conversation de marin à marin et il renvoie au témoignage à venir de M. Martens. Il nie que Total ait eu connaissance du télex de 14h42 informant de « fuites à la mer » avant la soirée ; le commandant Mathur n'en a pas parlé directement à M. Martens, M. Irissou dit se poser la question sur cette omission et n'a pas de réponse.

Une autre partie civile interpelle Total sur le rôle que le groupe aurait pu avoir pour éviter la pollution les 11 et 12 décembre, mais aussi avant que l'*Erika* ne quitte Dunkerque alors que les rapports de corrosion du commandant sont disponibles à bord. Pour M. Thouilin, le navire a été affrété en novembre et non à Dunkerque, on ne fait pas d'inspection de vetting au moment du chargement ; le sort de l'*Erika* était scellé en quittant Dunkerque, en raison d'un vice caché.

Malgré le jugement du COM sur sa communication incomplète, Total estime sa gestion de la crise parfaite. Le tribunal note que le rapport annuel Total 1999 évoque une « sévèrisation des procédures d'affrètement » dont l'essentiel est une mesure sur l'âge maximal des navires affrétés, fixé à 15ans pour le transport de fuel lourd et à 20 ans pour les navires de plus de 30.000 t de port en lourd. Pourquoi, alors que depuis le début du procès Total affirme que l'âge n'est pas déterminant ? « Le problème de l'âge n'a rien de scientifique », il s'agit seulement pour M. Thouilin « de se défendre ».

12 décembre 1999

Le COM apporte des pièces concernant la météo du 12 décembre 1999 et en particulier un changement de direction du vent s'orientant de sud-ouest à nord/nord-ouest prévu vers 3 h du matin.

0h10

Dans son journal de bord, le commandant Mathur note que la gîte tribord s'accroît, elle est de 3 à 4°. Il demande de faire vider le ballast 2 tribord mais celui-ci se remplit au fur et à mesure que l'eau est pompée. A l'instruction il dit ne pas utiliser sa pompe à pleine puissance car il a remarqué du fuel dans le ballast ; il veut pouvoir contrôler l'eau qui est vidangée et interrompre le déballastage s'il y a pollution. Il fait changer de cap pour éviter les paquets de mer qui recouvrent à nouveau le pont. Le navire ne récupère pas sa gîte.

Les témoignages des membres de l'équipage à l'instant de cette nouvelle gîte concordent sur la présence de fuel dans le ballast 2 qui se remplit sans cesse, mais évoquent des fissures élargies.

0h40

L'*Erika* appelle M. Pollara pour l'informer de la situation du navire. Le commandant Mathur dit ne pas savoir s'il pourra atteindre Donges et ne pas avoir prévenu ni le CROSS, ni Total.

1h40

M. Pollara appelle l'*Erika*. La conversation n'est pas enregistrée. Selon le gestionnaire la situation est comparable à celle de l'après midi : une légère gîte, le déballastage pour la rétablir et des fissures stables. Elles se sont élargies après l'appel du navire, précise M. Pollara. Le commandant Mathur ne s'inquiète alors que de la présence de pétrole dans le ballast et d'une possible pollution lors de l'opération de déballastage.

A la même période au COM, le chef de quart appelle le CROSS pour s'informer d'une mission SURMAR prévue pour le matin. Le chef de quart d'Etel, qui a pris la relève à minuit, n'est pas au courant. La décision prise par la cellule du COM n'a pas été transmise au CROSS. A Etel, M. Lejeune a demandé de suivre l'*Erika* en restant sur la fréquence d'urgence 2182 et communication de sa position toutes les 2 heures.

3h00

A partir de 3h, le commandant Mathur dit constater que les fissures s'agrandissent. Il voit du fuel à la mer sans pouvoir déterminer sa provenance exacte. Il envisage de transférer la cargaison de la citerne 3 mais les autres citernes sont pleines. Il entend des raclements métalliques anormaux et fait réduire la vitesse. Les membres de l'équipage font des témoignages contradictoires, certains sont partis dormir et n'ont rien entendu d'anormal avant 5h30.

3h30 – 3h40 – 3h50

Selon son journal de quart, le CROSS essaie par 3 fois d'entrer en contact radio avec l'*Erika*. En vain. A 3h51, il envoie un télex au navire, conformément aux consignes du CMS, lui demandant sa position et sa route.

3h47

L'*Erika* appelle M. Pollara : selon ce dernier, le navire a toujours une légère gîte, les fissures se sont légèrement élargies mais le commandant préfère attendre le jour pour procéder à des investigations. M. Pollara n'aura plus de nouvelles avant 6h du matin. Pourtant remarque le tribunal, à partir de 3h47, le navire a de sérieux problèmes.

Les parties civiles s'étonnent que M. Pollara demande au commandant de prévenir Total le 11 décembre après le message de 14h42, mais pas dans la nuit du 12 décembre : Total aurait été secondaire, c'était seulement le propriétaire de la cargaison. M. Pollara reproche même au groupe d'avoir commis un abus de pouvoir en appelant le commandant de l'*Erika* alors qu'il n'a aucune qualification en matière de navire.

Le tribunal insiste sur l'absence de communication aux autorités côtières sur les fuites de fuel à la mer. M. Pollara dit qu'il n'y a jamais eu de fuite en mer mais seulement crainte et excès de zèle du commandant alors que ses pompes disposaient d'une fermeture automatique en cas de pollution lors du déballastage. Le Président du tribunal redemande « pourquoi n'avez-vous pas averti les autorités

côtières ? » mais M. Pollara continue d'affirmer que c'est au commandant d'appeler ; le gestionnaire conclura « c'est quoi les autorités côtières ? » à la 3^{ème} demande du Président qui finit par se fâcher. « Vous n'avez pas demandé au commandant de ne rien dire aux autorités ? » Pas de réponse.

4h06

Le Cross Etel reçoit de l'*Erika* la réponse par télex à ses demandes de position, cap, vitesse ; mais rien sur la gîte, le gonflement observé sur le toit du ballast 2, les bruits métalliques, les fissures, les changements de cap erratiques. Interrogé lors de l'instruction, le commandant dira ne pas avoir donné d'autres renseignements car le CROSS n'avait rien demandé hors la position, le cap et la vitesse.

4h10

Le CROSS Etel transmet au COM les dernières informations de l'*Erika*.

15^{ème} audience – 26 mars 2007 – 13h30

A partir de 5h00

A partir de ce moment, le commandant note que des tôles se soulèvent à l'arrière du ballast 2 tribord, l'une s'arrache à 5h15, l'*Erika* devient incontrôlable, elle navigue à 1-2 nœuds, le commandant sonne l'alerte générale. Lors de l'instruction, il dit avoir été dépassé par la rapidité des événements et estime à 2 heures le temps écoulé entre les premières fuites de la nuit et son appel d'évacuation.

5h25

Le COM appelle le CROSS Etel qui lui communique la dernière position de l'*Erika* qui continue sa route. Le COM conclut la conversation par « on a un message de prêt pour un SURMAR s'il y a du purin ». Selon l'OSEM, le SURMAR ne signifie pas qu'on se prépare à une pollution et ce n'est en tout cas pas la perception qu'il avait en notant la mission dans le cahier de quart.

5h54

Une demi-heure après avoir sonné l'alarme sur le navire, le commandant de l'*Erika* envoie son 2^{ème} message de détresse à 5h54 [le premier avait été lancé le 11 décembre à 14h08 puis annulé] ; il indique sa position, sa vitesse, son cap, le nombre de personnes à bord, une rupture de coque totale entraînant une voie d'eau, et demande assistance immédiate pour l'évacuation. Il explique le retard de sa communication par la confusion qui règne à bord du navire.

Le COM est alerté. Le CROSS prend en charge l'opération de sauvetage. Il fait plusieurs tentatives vaines pour joindre l'*Erika* par radio. Lorsqu'une liaison est établie plus tard, il annonce l'arrivée d'un hélicoptère Super Frelon 40 minutes plus tard. Il lui demande s'il est possible de n'évacuer que 22 personnes et de laisser quelques membres d'équipage à bord pour faciliter le remorquage. Le commandant dit ne pas pouvoir attendre le remorqueur.

6h12

L'*Erika* appelle M. Pollara à son domicile pour l'informer que le ballast 2 s'ouvre, et qu'il a lancé un appel de détresse. Le gestionnaire nautique repart à son bureau où il arrive à 6h40. Il joint M. Amitrano, la personne désignée au titre de l'ISM, et l'armateur Savarese pour qu'il contacte un cabinet de communication pour les relations médias, les assureurs, des compagnies de remorquage, l'affréteur à temps Amarship.

Tant les rapports de la Malta Maritime Authority que du BEA Mer ont pointé les dysfonctionnements de la cellule ISM de Panship. L'Autorité maltaise s'est étonnée de ce que les premiers appels de Panship aient été à destination des assureurs. De même le BEA note que le commandant Mathur dit ne pas avoir reçu la moindre aide de Panship dont le seul leitmotiv semble être « va en Espagne, va en Espagne ». M. Pollara n'accorde aucun poids à tous ces rapports, il doute du professionnalisme de leurs auteurs et aucun selon lui n'a dit ce que Panship aurait dû faire ; celui du BEA en particulier est « à 50% faux, à 40 % incomplet et à 10% destiné à défendre les institutions françaises », « une farce qui est la risée du monde entier ».

6h12-6h20

Le commandant Mathur envoie un message télex à Panship et à Total DTS « à l'attention de M. Pollard (TTC). Il n'y a pas de veille télex chez Total, ce télex ne sera lu par Total que lorsque M. Callone de la

cellule de crise se les fait faxer à 7h48 à son réveil. La cellule de management de crise de Total se met en route à la Défense à 9h.

De la nature et de la toxicité du produit.

Les éléments sur la nature du produit chargé sur l'*Erika* à Dunkerque ont été fournis par Total grâce aux 2 échantillons de Caleb Brett. Ces échantillons et les résultats de leur analyse n'ont pas été contestés pendant les audiences antérieures.

La position de Total est que le produit chargé est exclusivement du fuel oil n° 2, obtenu par distillation de pétrole brut, à forte teneur en soufre, et destiné à la production d'électricité dans des centrales thermiques. Pour M. Irissou, il ne s'agit pas d'un déchet mais d'un produit marchand avec des spécifications techniques. Il n'est pas très utilisé en France où l'essentiel de l'électricité est d'origine nucléaire mais il fait néanmoins partie des stocks stratégiques réglementaires français. En dépit de la controverse sur la toxicité du fuel oil n° 2 qui inquiète les associations ayant participé au nettoyage des côtes et des oiseaux, Total fait siennes les conclusions de l'INVS sur sa « faible probabilité de toxicité ». L'INVS fonde son analyse sur le rapport de l'Ineris qui juge le risque négligeable compte tenu de l'exposition pour les nettoyeurs de plage. Des incertitudes sont émises sur le risque pour les nettoyeurs d'oiseaux qui travaillent à mains nues. En cours de nettoyage, les recommandations pour la protection des travailleurs ont été renforcées. M. Irissou ajoute qu'il n'y a aucun recours contre Total pour des pathologies consécutives à l'exposition à son produit. La commune de Mesquer est en procédure contre Total concernant le caractère de déchet de la cargaison après son passage dans l'eau de mer ; Total considère qu'on ne peut l'impliquer dans la production d'un déchet puisque son produit est marchand au départ. Mesquer a jusqu'à présent été débouté.

En 2000, le laboratoire Analytyka ouvre une polémique sur la nature du produit suite à l'analyse d'échantillons de pétrole arrivé sur la côte ; il présente des caractéristiques de résidus, un additif chloré comme ceux présents dans les boues de forage pétroliers et constituent pour le laboratoire un déchet au sens technique qui n'aurait pas dû quitter le territoire. D'autres analyses ont été effectuées dans ou hors le cadre juridique. Outre les échantillons saisis chez Caleb Brett, il s'agit de prélèvements faits après pompage dans les parties avant et arrière de l'*Erika* et de scellés prélevés à terre par la gendarmerie sur plusieurs points de la côte. Toutes ces analyses ont caractérisé un fuel oil n°2 sans chlore.

Le travail de la CMC après le sinistre est une réflexion dans le cadre des plans Polmar [M. Irissou répète 3 fois les « plans Marpol »]. Pour le post *Erika*, elle est remplacée par la mission Littoral Atlantique qui emploie jusqu'à 100 personnes en 2002. En 2000 l'équipe de Total se focalise sur le pompage dans les 2 épaves (de juin à fin août 2000), la fourniture de matériel Polmar et la création du site de regroupement de Donges ; elle se consacrera ensuite au traitement des déchets pour lequel Total dit avoir dépensé 200 millions d'euros. La cargaison a été remboursée par les assureurs pour 3,5 millions US \$.

Sauvetage : l'action de l'Etat côtier.

Au CROSS Etel, M. Lejeune dormait à réception du message de détresse. Il se fait confirmer que le navire demande évacuation et non assistance, et fait envoyer un MAYDAY relais par radio sur la fréquence 2182 pour déterminer si d'autres navires sont à proximité de l'*Erika*. L'intérêt est de pouvoir récupérer l'équipage ou une partie de l'équipage s'ils sont sur des chaloupes de sauvetage ou si l'hélicoptère ne peut évacuer tout le monde, ou de se servir de l'autre navire s'il est assez gros pour protéger l'*Erika* de la houle et faciliter l'hélicoptère. Dans le même temps, le CMS appelle le COM pour demander le décollage immédiat d'un Super Frelon, ainsi que les stations de la Société Nationale de Sauvetage en Mer (SNSM) de Loctudy et du Guilvinec pour prévoir des canots de sauvetage supplémentaires en cas de difficulté d'hélicoptère. Le COM précise qu'un Bréguet Atlantique est prévu pour servir d'yeux à l'opération de sauvetage.

L'hélicoptère qui a décollé à 7 h (après 10 minutes d'attente d'un médecin) arrive sur zone à 7h40 et commence l'hélicoptère. Il s'interrompt après la 5^{ème} évacuation en panne de treuil. Le navire commence à se briser. Le CROSS rappelle le Super Frelon à terre et informe le COM de la nécessité d'envoyer un 2^{ème} hélicoptère immédiatement. Le seul disponible est un Lynx qui ne peut évacuer que 6

personnes. D'autres moyens d'évacuation sont mis en pré alerte, un Dauphin à La Rochelle, ainsi qu'un Sea King britannique qui peut décoller sous 5 minutes.

Le tribunal s'interroge sur la fréquence de telles pannes. Il s'agit d'une panne de démarrage électronique du treuil, « ça arrive ». Le Super Frelon a 35 ans, il est prévu de rester en service jusqu'en 2012. S'il y a eu un retour d'expérience de l'*Erika* concernant les remorqueurs, la disponibilité de moyens lourds d'évacuation par hélicoptère ne s'est pas améliorée.

Le chef du COM est rappelé par l'OSEM. L'amiral de Monval donne l'ordre à l'*Abeille Flandre* de rallier la zone afin de prévenir l'échouement et la pollution. L'ordre est donné sans attendre la mise en demeure qui sera prête à 8h10 mais devra être modifiée puisque l'*Erika* s'est brisée en 2 parties. Elle sera signée par le Préfet Maritime à 9 h. Le tribunal remarque que la mise en demeure est un document très élaboré, autant qu'un arrêté, alors que le navire est brisé. Le Com lui précise que son intérêt est juridique.

Le commissaire Velut de l'AEM est également rappelé par l'OSEM au COM vers 6h30. Son rôle est d'examiner le problème d'un point de vue juridique et notamment de procéder au montage de la mise en demeure, qui se fera en 2 temps puisque le navire se brise. A l'instruction, le commissaire Velut a rapporté une « réticence » de M. Pollara à faire évacuer son équipage alors que lui-même se propose de faire appel à des remorqueurs. Il est joint par l'officier de permanence AEM, M. Vidault, qui tente d'appeler M. Amitrano, la personne officielle désignée par le code ISM. M. Pollara s'insurge d'une offense à son professionnalisme et dit ne jamais avoir parlé à M. Velut qui a sans doute mal interprété ; pour lui, seul un fou mettrait en danger l'équipage en refusant son évacuation. M. Velut confirme cependant la « réticence initiale » évoquée par M. Vidault, qui a sans doute in fine convaincu M. Pollara de l'urgence du danger.

Le Préfet Maritime entend parler de l'*Erika* pour la 1^{ère} fois lorsqu'on le réveille à 6h45 le dimanche 12 décembre ! Le sauvetage est présenté comme difficile, la situation a été gérée jusqu'à présent par les officiers. Lui-même n'interviendra qu'après le sauvetage de l'équipage pour s'occuper de la lutte contre la pollution et lancer le plan Polmar Mer à 18h.

Tous les officiers impliqués dans la gestion de l'*Erika* ont eu leur avancement réétudié par le Ministre, voire leur carrière « largement retardée ». M. Lejeune a quitté l'armée.

Sauvetage : l'action du gestionnaire nautique

A partir de son arrivée au bureau de Panship à 6h40, M. Pollara est en contact régulier avec les assureurs, et surtout les compagnies de remorquages. Il refusera ainsi une offre pour un remorqueur qui se trouve à 30h, apprend que Smit Tak n'a pas de navires disponibles, demande à un employé de Panship de contacter les *Abeilles* [alors que l'*Abeille Flandre* a déjà été réquisitionnée par le COM]. Entre temps il a été contacté par l'AEM, et il enverra un télex à 8h32 au commandant Mathur lui demandant « d'appeler le bureau ». Il reçoit et retransmet à l'armateur la mise en demeure de la Préfecture Maritime et s'occupe de réduire des plans du navire demandés par l'AEM, « miniplans » qu'il faxe à 13h03 [ça fait long pour faire des photocopies]. Le tribunal se demande s'il a fait autre chose pour l'*Erika* et son équipage. M. Pollara dit être informé du sort de l'équipage et savoir qu'il va bien. Il ajoute avoir « donné tout ce qu'on lui a demandé » et été « disponible et responsable ». Pour lui les décisions sont prises en France, il n'y a pas participé parce qu'il ne pouvait y participer ; d'ailleurs il se perd dans toutes ces appellations franco-françaises COM, CROSS qui ne correspondent pas à des appellations internationales.

Le Président conclut en observant que le tribunal appréciera sa gestion de la crise.

Sauvetage : l'action à bord de l'*Erika*

Lorsque le navire se brise, il reste encore à bord 21 hommes d'équipage et le plongeur-sauveteur. Ils se regroupent sur l'arrière du navire. L'équipage met à l'eau les canots de sauvetage, 13 hommes évacuent le navire, les autres restent sur la passerelle car le moteur du 2^{ème} canot n'a pas démarré. Ils attendent l'hélicoptère Lynx qui arrive une demi-heure plus tard et embarque 6 personnes. 2 hélicoptères reviennent à 10 h ; le Super Frelon évacue les hommes du canot, le Lynx ceux de la passerelle. L'équipage est amené à l'hôpital, le commandant sera interrogé à la gendarmerie de Brest dans la soirée puis ramené à l'hôtel. Il sera interrogé plus longuement les 13 et 14 décembre. A l'hôtel 7 membres de l'équipage sont déjà présents et 3 avocats envoyés par les assureurs P&I. L'un de ces

derniers, Maître Lewis, s'est rendu à la gendarmerie et a pris les documents emportés par le commandant. Il les aurait remis aux autorités après avoir fait des copies selon Panship. Le tribunal s'interroge sur l'éventualité qu'un avocat ait pu « s'emparer de documents utiles à l'enquête ». « C'est la déclaration du gendarme » estime M. Pollara. Lui-même ne connaît pas Maître Lewis et ne lui a jamais donné de consignes.

Selon les membres de l'équipage interrogés, le naufrage est dû au temps et à la mer déchaînée ; pour eux « le capitaine a fait ce qu'il a pu ».

Sauvetage : l'action des sauveteurs.

Un sauveteur est hélitreuillé à bord par le super Frelon dès sa 1^{ère} arrivée sur zone. Pour lui l'équipage est paniqué, il n'y a pas de discipline, pas de chef, il ne voit pas tout de suite le commandant, tous les hommes ont peur. Le treuil se casse après le 5^{ème} hélitreuillage, l'hélicoptère doit repartir, le jour se lève, le navire a commencé à se briser. Le sauveteur demande à ce que les chaloupes de sauvetage soient préparées en vue de l'évacuation. Le commandant estime que l'arrière du navire coulera dans la demi heure, il semble abattu. Le sauveteur fait bloquer l'hélice et prend le mât en repère de flottaison. 13 hommes évacuent dans le canot bâbord, le moteur du canot tribord refuse de démarrer, le Lynx arrive et évacue 6 autres hommes. Le commandant qui a pris un attaché case à la main, le chef mécanicien et le sauveteur restent sur la passerelle. Le plongeur voit du fuel en surface et les 2 parties du navire s'éloignent l'une de l'autre. Les hélicoptères reviennent à 10h00 et sauvent les derniers membres de l'équipage et le sauveteur. Un hélicoptère britannique Se King arrivera 5 minutes plus tard. Le plongeur et le pilote du Super Frelon seront décorés de la médaille militaire et de la légion d'honneur.

Sauvetage : l'action de l'Abeille Flandre

L'*Abeille Flandre* arrive sur zone. En accord avec la Préfecture Maritime, elle doit remorquer la poupe du navire vers le large. 2 hommes sont hélitreuillés à bord à 14h17 et 14h20. La remorque est passée à 14h35 malgré les conditions météo. Les sauveteurs trouvent l'entretien du navire correct. La poupe est éloignée le plus possible des côtes, jusqu'à ce qu'elle coule le lendemain 13 décembre à 14h45. Selon le rapport du Sénat, l'exploit de l'*Abeille Flandre* a empêché que l'*Erika* ne se désintègre sur Belle-Ile ou sur un banc rocheux devant Le Croisic ou Hoëdic. Le commandant de l'*Abeille* et le 1^{er} officier recevront la légion d'honneur.



17^{ème} audience – 28 mars 2007 – 13h30

Examen des épaves

Plusieurs types d'épaves ont été analysés au cours de l'enquête. Une pièce de métal tordue et souillée de pétrole est remontée par chalut. Le fuel analysé par M. Flaugnatti est de même nature que celui de l'*Erika*. La pièce montre un degré de corrosion important au niveau de la cassure. Rina et Panship l'estiment non significative car il n'y a pas de certitude sur son origine. Le BEA a recueilli, grâce à des missions SHOM, 5 morceaux provenant de l'*Erika*, lisses de bordé, de fond de citerne, longitudinale ou morceaux de pont qui ont été analysés par le laboratoire des Ponts et Chaussées à Nantes, de même que 39 des 52 disques découpés avant le pompage des épaves. Tous les éléments montrent une corrosion importante, la plupart du temps supérieure à 20 %, pouvant atteindre localement 50% et même 65 %. Le BEA s'est intéressé à un des disques, le n° 9, d'état neuf, dont l'épaisseur de 12 mm confirme les factures du chantier de Bijela sur l'utilisation de tôles de 12 mm à la place de 16 mm mais infirment le registre de mesures faites par RINA. 2 autres épaves dite épave pont, un morceau de pont, et épave la Pérouse, un morceau de bordé, ont été relevées aux frais de Total en septembre 2002 et examinées par les experts du tribunal de Dunkerque. Les examens de toutes ces épaves montrent une corrosion avancée bien supérieure aux normes RINA, notamment sur la citerne ballast n°2.

Avant l'audition des experts et témoins qui débute la semaine prochaine, le tribunal tient à entendre chacun des prévenus présents pour lui demander son avis sur la ou les causes du sinistre de l'Erika.

RINA, société de classification

M. Pingiori explique qu'après le naufrage de l'*Erika*, les experts de RINA ont procédé à des calculs de mesures de résistance. Le module de résistance du navire est supérieur aux demandes réglementaires

et n'explique pas que le navire se soit brisé. RINA a ensuite observé sur les photos des épaves que la cassure au niveau du « tug point » [point d'appui des remorqueurs sur la coque du navire] diffère des autres cassures par sa couleur ; les autres, « neuves », sont brillantes. RINA estime donc qu'il s'agit d'une cassure antérieure et le point d'origine d'où se sont propagées les fissures. La fissure initiale s'est d'abord propagée verticalement ; les tirants se sont cassés car la citerne 2 tribord est vide et la fissure s'est alors propagée horizontalement. Cette propagation est de plus favorisée par le transfert de la citerne 4 tribord qui a augmenté la tension sur la structure. Le Ministère Public se demande si la corrosion constatée sur les épaves n'a pas aussi été un facteur aggravant. Pour RINA qui prend acte de ces mesures, elles ne sont pas significatives à l'échelle du navire et de son module de résistance. Pour la société de classification, le naufrage s'explique par la conjonction de ces 2 événements : une fissure au niveau du tug point, aggravée par le comportement nautique jusqu'à l'effondrement. Dans la version provisoire de son rapport RINA évoque des ouvertures pratiquées à Bijela pour nettoyer le fond du navire, mal refermées à la fin des travaux ; M. Pingiori explique que c'est le même phénomène mais à un autre endroit. La percussion avec un objet flottant pourrait être l'origine de la fissure au niveau du tug point. M. Ponasso, ingénieur de RINA, n'ajoute rien et trouve cette hypothèse la plus plausible.

Giuseppe Savarese, armateur

L'armateur n'est pas un technicien, il n'a donc pas de théorie personnelle. Il lui est difficile d'expliquer le sinistre car il n'a jamais eu de problème auparavant avec l'*Erika*. Il estime que tous les rapports d'experts se contredisent et que la cause n'est sans doute pas unique. Il ne croit absolument pas que l'entretien du navire et les travaux effectués à Bijela puissent être en cause car cela était contrôlé par RINA, à preuve le navire avait navigué pendant un an et demi après les travaux et subi des contrôles dans plusieurs ports. La théorie qu'il trouve la plus convaincante est celle du « sloshing », vagues internes de la cargaison exerçant des contraintes sur les parois des citernes de plus de 30 m de longueur pouvant aller jusqu'à la cassure des tôles extérieures. Aujourd'hui les citernes de cette longueur sont équipées de petites parois internes qui empêchent ce phénomène. A l'époque, le phénomène n'est pas connu, donc il n'a rien fait. L'armateur Savarese se dit « moralement responsable du naufrage et de la pollution » mais pas du « sloshing ». Sa responsabilité est d'acheter un navire, et de le maintenir en bon état. Il n'a pas bradé les travaux de Bijela, ne croit pas à la « corrosion très élevée et généralisée » évoquée par les rapports d'experts et a fait appel à une des meilleures sociétés de classification pour s'assurer du bon ordre de marche de l'*Erika*. La météo a été un facteur déclenchant ; l'*Erika* s'est brisée suite au « sloshing ».

Panship, gestionnaire nautique

Antonio Pollara estime lui aussi que le « sloshing » est la cause la plus probable du sinistre. Pour lui, la structure de l'*Erika* et son module de résistance ne correspondent plus à la réglementation actuelle. Il explique qu'un chantier refuserait désormais de construire un tel navire. Il estime que c'est l'IACS qui devrait être poursuivie et pas seulement RINA qui n'a fait « qu'hériter du navire » ; il ajoute que toutes les sociétés de classification qui ont été en charge des sisterships de l'*Erika* connaissaient les problèmes de structures de tels navires, ont rédigé une note sur ce sujet et devrait également être jugées.

Amarship, affréteur à temps.

M. Clemente se présente comme un administratif. Pour lui, en 1999, l'*Erika* est un « bon navire en excellente condition » qui a les accords de majors pétrolières, une classification de RINA, le pavillon Malte en lequel il a confiance. Les experts ne connaissent pas la cause du naufrage, et lui non plus. « Les causes ne sont pas claires ». M. Ducci, de même, n'est pas un technicien et se dit incapable d'évaluer le sinistre. Il ne se sent absolument pas responsable et n'a pas de jugement sur la responsabilité de ses co-prévenus.

Total

M. Irissou n'est pas un technicien mais peut émettre un avis personnel à la lecture des rapports d'experts et après les débats au tribunal. Il note que personne n'est d'accord et que la détermination des causes du naufrage n'est pas évidente. Il observe que cela devait être encore plus difficile à diagnostiquer à bord. Il ne critique pas le choix du commandant d'aller à Donges car un navire doit pouvoir résister à tout cap. Il estime que le navire était affecté d'un vice rédhibitoire dans sa tranche 2, caché et indétectable pour un affréteur, et qui n'a effectivement pas été repéré par les autres

compagnies pétrolières ayant veté l'*Erika*. Ce vice caché est un affaiblissement des structures dont il ne peut dire l'origine, avant ou après le passage de l'*Erika* dans le chantier monténégrin de Bijela, ni si elle était détectable par RINA au moment de la visite quinquennale. Ce qu'il peut dire c'est que Total n'a pas dérogé aux pratiques normales des compagnies pétrolières. Il trouve le rapport des experts de Dunkerque « sérieux et convaincant » et se dit d'accord avec lui sur presque tout. M. Thouilin confirme l'option d'un défaut localisé de structure du navire. Il ne sait pas le situer, mais il peut situer où les responsabilités ne sont pas. Il réaffirme que tous ceux qui n'ont aucun contrôle sur la structure du navire ne peuvent être considérés comme responsables. Il redit que les maillons faibles sont à son sens l'armateur, la société de classification et l'Etat du pavillon.

Karun Mathur, commandant

Lors de l'instruction, le commandant de l'*Erika* s'est déclaré d'accord avec le rapport du BEA Mer et son opinion que l'état réel du navire a été la seule cause du naufrage. L'*Erika* était « innavigable ».

Les autorités de l'Etat côtier

Les officiers de la Préfecture Maritime considèrent que la cause du naufrage est un problème de structures puisque le navire « s'est plié ».

Suite de la 17^{ème} audience – – 28 mars 2007. Commentaires et éclaircissements.

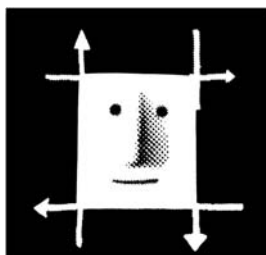
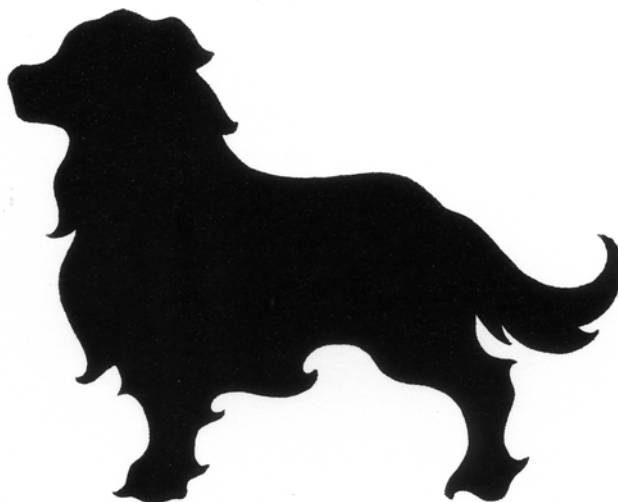
Les parties civiles interrogent Total sur la problématique de l'âge chez les pétroliers. Le groupe considère qu'au moment du naufrage au sein de l'OMI et des compagnies pétrolières il y a débats mais pas de limite réglementaire. Les pratiques des compagnies ne sont pas publiques, hormis celles d'une compagnie d'Arabie Saoudite qui exclut tous les navires de plus de 25 ans ; Total avait déjà des restrictions quant à l'âge et notamment un passage en cale sèche de moins de 30 mois pour les navires de plus de 20 ans. L'*Erika* respectait ce principe. Total ne peut présumer d'un caractère intentionnel mais estime que les certificats de l'*Erika* et les garanties qui en découlent ne correspondaient pas à la réalité. La CMC de Total a demandé à Panship de lui fournir les lettres d'acceptation des autres compagnies pétrolières. Pour M. Thouilin il s'agissait d'avoir un dossier complet et capable de répondre à toutes les questions ultérieures. Il ne s'agissait pas d'avoir une preuve sous la main que le groupe n'avait pas commis d'imprudence en affrétant l'*Erika*. M. Pollara a accusé Total « d'abus de pouvoir » pour avoir contacté le commandant Mathur. Total concède que Panship a peut être raison sur la procédure mais que le groupe n'a pas « chaussé les chaussures du capitaine ». Une partie civile demande si Total n'est pas le transporteur puisque le connaissement a été signé sur son papier à en tête. Pour Total, le connaissement signé après le chargement à Dunkerque a été rédigé sur un papier du chargeur, c'est à dire la raffinerie de Dunkerque, à en tête de Total puisque c'est le chargeur qui prépare le connaissement. Il est signé par le commandant (qui représente ici l'armateur) et donc émis par l'armateur. Si c'est le chargeur qui inscrit les chiffres sur son papier, l'armateur reste le transporteur. L'important pour Total reste le contenu et la signature.

Thierry Desmarests a déclaré devant la Commission Parlementaire que « Total est un maillon de la chaîne qui a failli ». Les parties civiles se demandent si cela n'est pas un aveu de responsabilité. Pour M. Irissou, cela ne signifie pas que tous les maillons ont failli. Le Ministère Public essaie de faire réagir Total à « ce qu'il aurait fait s'il avait su » ce qui se passait à bord de l'*Erika*. M. Thouilin estime ne pouvoir répondre à une situation hypothétique. Le Ministère Public s'étonne alors de tout ce que Total s'oblige à faire (vetting, questionnaire, contacts ...) qui ne sert finalement à rien.

M. Pollara, gestionnaire du navire, explique que le 12 décembre il n'a pas confirmé aux autorités françaises les fuites de fuel en mer ; Il considère que c'étaient directement aux autorités françaises de garder contact et d'entretenir les relations avec l'*Erika*.

Le CROSS confirme que si le 1^{er} MAYDAY du samedi à 14h08 n'avait pas été annulé, il aurait comme dans le cas du 2^{ème} appel de détresse envoyé un MAYDAY relais par télex et ainsi localisé les navires sur zone, y compris les navires de guerre, puisque tous sont équipés d'Inmarsat C ; il aurait ainsi vraisemblablement eu connaissance des informations dont ils disposaient.

RINA précise que l'effet « sloshing » a été considéré et intégré dans les règlements en 1988 pour les navires neufs « dans le but d'améliorer la construction ». Selon M. Pingiori, il n'y a pas de statistiques significatives sur cet effet chez les navires plus anciens pour lesquels la réglementation ne s'est donc pas appliquée ; il n'a pas de connaissance de discussions au sein de l'IACS à une extension aux navires anciens et rappelle que tous les problèmes des sisterships ont été connus après l'accident de l'*Erika*. Il estime donc que le « sloshing » aurait du arriver avant à l'*Erika* s'il était aussi fatal. Pour M. Pollara, en 1999 les sociétés de classification ont parfaitement connaissance du phénomène de « sloshing » qu'elles ont intégré dans leurs règlements mais qu'elles n'appliquent pas sauf dans le cas des vraquiers.



ROBIN DES BOIS

Association de protection de l'Homme et de l'environnement
14, rue de l'Atlas 75019 Paris
Tel : 01-48-04-09-36 / fax : 01-48-04-56-41
www.robindesbois.org
contact@robindesbois.org