

# Le pompage du baliseur échoué dans le golfe d'Ajaccio bientôt terminé

Pas de trêve pour le jour de l'An sur le quai des Torpilleurs, à Ajaccio. Les camions-citernes qui se relaient chaque jour avaient hier récupéré la majeure partie du carburant : 34 000 litres, sur les plus de 50 000 que contenait jusqu'alors le baliseur *Îles Sanguinaires II*, échoué lundi matin. « Nous avons asséché la caisse avant, la plus importante, de 24 m<sup>3</sup>, ainsi que 90 % de la caisse arrière-bâbord », détaillait hier en début d'après-midi Antoine Matthis, directeur de l'armement des Phares et Balises, dans le préfabriqué qui lui sert de QG.

La suite des opérations s'avère un peu plus compliquée. En cause, la présence « d'impomposables », ce carburant actuellement inaccessible aux tuyaux des camions-citernes. C'est le cas, notamment dans la caisse arrière-tribord. Pour y remédier, des plongeurs ont tenté, hier matin, d'accéder à la valve de dégagement d'air, sans succès.

Qu'à cela ne tienne. Les équipes des Abeilles, armateur spécialisé dans le remorquage, ont dégainé la disqueuse. Ob-

jectif : découper le pont pour y faire passer les tuyaux, explique Pascal Perrot, chef de projet chez Les Abeilles. Cette technique devrait aussi permettre de pomper la caisse centrale, de laquelle se sont déjà échappés 4 à 6 000 litres de gazole. Ce qu'il en reste devrait flotter sur l'eau qui remplit le réservoir, et donc être facilement récupérable par le dessus.

## Colmater les brèches

Ce n'est qu'une fois l'intégralité du carburant aspiré que pourra commencer le colmatage des brèches. Pour ce faire, l'intervention de plongeurs devrait s'avérer nécessaire afin de souder des plaques qui viendront obturer les failles. La deuxième option envisagée, selon Antoine Matthis, consiste en l'application de résine époxy sur les brèches. L'opération de colmatage devrait s'étaler sur deux à trois jours, en début de semaine prochaine.

Un essai de flottabilité pourrait ensuite être réalisé, « mercredi ou jeudi », prévoyait hier Antoine



**Ce n'est qu'une fois le pompage terminé que pourra commencer le colmatage des brèches.**

FLORENT SELVINI

Matthis, « pour voir si la coque est suffisamment étanche pour le remorquage ». Dans le cas contraire, l'intervention d'un ponton-grue devra être envisagée.

C'est aussi la semaine prochaine que devrait commencer le temps de l'enquête. Le maillon brisé de la chaîne qui reliait le bateau au coffre d'amarrage devrait être envoyé à une entreprise de métallurgie indépendante pour y être expertisé. L'enjeu, selon Antoine Matthis, est de déterminer si la chaîne « a été soumise à un effort excessif et était donc sous-dimensionnée ou s'il s'agit d'un défaut matériel ». Pour l'heure, l'intervention du Bureau d'enquêtes

et d'analyses (BEA) n'est pas à l'ordre du jour.

Questionné sur la nécessité d'une veille sur le bâtiment en cas de tempête, Antoine Matthis assure qu'elle n'est « pas d'usage, pas nécessaire sur un coffre réputé sûr ». Le directeur de l'armement des Phares et Balises précise également qu'elle est « nécessaire, obligatoire quand le navire est à l'ancre ». Le baliseur *Îles Sanguinaires II* est amarré à son coffre depuis 2012. Selon les Phares et Balises et la DDTM, il a jusqu'ici traversé d'importantes intempéries, notamment la violente tempête Adrian de 2018, sans connaître d'avarie.

LAETITIA GIANNECHINI