

OPENING OF THE SEMINAR

Welcome addresses

Mr Paul Roncière



Mesdames et Messieurs,

Ayant été directement impliqué au niveau central dans la gestion de la crise de l'Erika, c'est bien volontiers que je participe à l'ouverture de ce colloque scientifique et technique qui examinera les leçons qui peuvent être tirées de l'Erika et des autres accidents similaires, leçons que pour sa part le gouvernement a été amené très rapidement à tirer à partir de plusieurs retours d'expérience et de divers enquêtes et rapports tant au niveau des assemblées parlementaires que d'instances techniques.

Parler des leçons à tirer et des suites pratiques devrait logiquement conduire à aborder le sujet essentiel de la prévention et de la sécurité maritime. Ce thème –qui n'est pas celui qui nous réunit- a fait l'objet ici même d'une présentation et de débats lors de la conférence sur « la Sécurité maritime et la protection de l'environnement »

Je rappellerai seulement que chaque accident maritime majeur conduit à la mise en œuvre de règles nouvelles afin d'améliorer les conditions de la sécurité maritime.

Concrètement depuis l'Erika de nombreuses mesures nouvelles ont été adoptées, tant au niveau national qu'au niveau de l'Union européenne et de l'OMI, avec un objectif clair : réduire autant que faire se peut les accidents de mer et en cas d'accident, disposer des moyens permettant de faire face, de la façon la plus efficace, à une situation de crise.

Je ferme cette parenthèse pour revenir au sujet même du colloque. J'aborderai d'abord quelques aspects liés à la gestion de la pollution Erika avant de rentrer dans des considérations de nature plus générale permettant, je l'espère, de nourrir les différents travaux qui feront l'objet des sessions plus spécialisées portant sur :

- La lutte à terre
- Les impacts sur l'environnement marin et côtier



- La réhabilitation des sites et le traitement des déchets
- Et enfin les dommages et leur indemnisation

Je vous propose de présenter d'abord quelques considérations de nature générale à partir de l'accident de l'Erika.

Une première observation : quel que soit le degré de préparation, un dispositif d'intervention qui, par définition se veut performant, et qui a déjà intégré les leçons tirées d'accidents précédents (Tanio, Gino, Amoco), s'avère, dans les faits, comporter un certain nombre de failles car la réalité dépasse souvent les scénarii envisagés et une longue période sans incident majeur peut conduire à une certaine baisse de vigilance, par exemple dans la préparation des personnels ou dans le renouvellement des matériels.

Il est aussi vrai que pour la première fois, avec l'Erika, la France se trouvait confrontée à une pollution se situant à 55 kilomètres de ses côtes, et non sur le littoral même, ce qui ouvrait une large incertitude quant à la date et au lieu d'arrivée des polluants à terre. De plus, les conditions météorologiques ont été épouvantables pendant plusieurs jours de telle sorte que les nappes étaient fractionnées en multiples plaques et que les créneaux pendant lesquels les navires dépollueurs ont pu intervenir ont été très courts et leur efficacité considérablement réduite par l'état même de la mer. On peut donc considérer comme un succès le fait d'avoir pu pomper en mer et dans ces conditions plus de 1000 tonnes de fuel.

La lutte en mer est en effet possible ; elle réduit d'autant l'intervention à terre. Tout doit donc être mis en œuvre pour privilégier cette approche. Mais ne nous faisons pas d'illusion : pour toute pollution importante en mer, le point d'impact final de la plus grande partie du pétrole déversé reste le littoral.



2^{ème} observation :

La prévision de l'arrivée des nappes a montré ses limites dans la mesure où le fuel lourd ne s'évapore pas et navigue entre deux eaux selon les courants et le vent. Pour l'Erika il n'a pas été possible de le repérer. Sur la base de simulations –comportant évidemment une part d'incertitudes – les nappes étaient attendues plutôt vers la Charente-Maritime, alors que les premières pollutions sont arrivées bien au Nord. D'où un dispositif d'intervention qui n'avait pas été prépositionné là où les pollutions sont arrivées, ce qui, au demeurant, n'aurait rien changé, si ce n'est que le ramassage aurait pu être entrepris 24 heures plus tôt. Mais l'opinion publique et les élus ont immédiatement estimé qu'il s'agissait là d'un dysfonctionnement grave du dispositif de lutte contre la pollution. Les moyens de repérage doivent donc être améliorés. Ainsi, dans le cas du Baltic Carrier, un suivi satellitaire a été possible.

3^{ème} observation :

L'étalement de la pollution sur plus de 400 kilomètres a conduit à déployer un dispositif lourd –sans parler de la sollicitation des différents services publics du fait de 2 tempêtes successives et exceptionnelles par leur gravité qui ont touché notre pays dans la même période- ce qui a compliqué les conditions d'intervention et conduit à une dispersion de moyens, au demeurant insuffisants pour répondre aux premiers besoins en matériel.

Il convient toutefois de rappeler que le traitement d'une pollution à terre se fait nécessairement dans la durée. Or l'émotion légitime que soulève une marée noire entraîne une forte réaction citoyenne, une mobilisation immédiate et l'arrivée de nombreux bénévoles –particulièrement dans les premiers jours- alors que les conditions d'accueil sont largement improvisées. Ensuite et progressivement il est mieux admis qu'il faut, malheureusement, des mois pour remettre en état les zones touchées et plus particulièrement celles difficiles d'accès. Pour Erika les chantiers à terre sont pratiquement achevés partout ; il reste encore quelques opérations en cours –par exemple à Belle Ile- plus de 2 ans après le sinistre, mais il sera nécessaire ensuite de mettre en œuvre une politique de restauration des milieux les plus touchés.

OPENING OF THE SEMINAR

Welcome addresses

Mr Paul Roncière



A cet égard on observe maintenant que le ramassage précipité et énergique a pu avoir des effets négatifs sur l'environnement même si on peut comprendre la pression exercée par l'opinion et le souci de rendre totalement accessibles les plages pour la saison estivale soit moins de 6 mois après le sinistre.. Mais cet aspect mérite la plus grande attention.

De même la communication en situation de crise est une question particulièrement sensible. Ce n'est pas l'objet de cette conférence, mais je me permets de le souligner, car des messages mal passés ou mal interprétés peuvent avoir des effets négatifs sur les activités économiques et cela s'ajoute aux préjudices directs liés au sinistre proprement dit.

Un seul exemple : moins de 0,5 % de la production nationale d'huîtres a été concernée par la pollution provenant de l'Erika et ceci sur une faible durée. Cela n'a pas empêché une importante mévente et une chute des cours qui apparaissent aujourd'hui totalement injustifiées

4^{ème} observation :

Il faut bien reconnaître que les pouvoirs publics ont, dans un premier temps, manqué d'une expertise suffisante pour connaître précisément les risques liés au produit, que ce soient les risques sanitaires, alimentaires ou environnementaux. Cette expertise a pu être réalisée dans le temps, mais l'intérêt est de disposer d'une base de données rapidement mobilisable et exploitable.

Enfin, dernière observation : on parlera beaucoup du traitement de la pollution en mer ou à terre. Mais il ne faut pas oublier qu'il restait près de 12 000 tonnes de fuel lourd dans les 2 parties de l'épave qui se trouvaient distantes de 11 km l'une de l'autre et à 120 mètres de profondeur. Il fallait traiter, rapidement mais en prenant le maximum de sécurité, ce risque potentiel. Le pompage, avec un processus technique tout à fait nouveau, fut à cet égard une réussite. Il me semble utile de le rappeler.

OPENING OF THE SEMINAR

Welcome addresses

Mr Paul Roncière



Le Gouvernement, conscient des difficultés rencontrées –a pris l’initiative d’organiser très rapidement des retours d’expérience au niveau des différents intervenants. A partir de là d’importantes mesures ont été prises au plan national et diverses propositions adressées, respectivement à l’Union européenne, à l’OMI et au Fipol, en vue d’améliorer les conditions de la sécurité maritime et d’indemnisation des victimes.

Je ne rentrerai pas dans le détail de ces dispositions, mais je rappellerai seulement que le Premier ministre, par instruction du 2 avril 2001, a défini un nouveau cadre à l’intervention des pouvoirs publics en cas d’accidents maritimes majeurs. Il s’agit d’une instruction de portée générale qui insiste notamment sur la nécessité d’une excellente organisation de l’interface terre mer. Cette instruction générale a été tout récemment – la signature du Premier ministre daté du 4 mars 2002- complétée par 3 instructions dont deux relatives à la lutte contre les pollutions accidentelles : une instruction opérationnelle et une financière concernant les plans de lutte contre la pollution marine dits plans Polmar avec 2 volets, Polmar mer et Polmar terre.

Les principaux aspects sur lesquels l’instruction opérationnelle insiste concernent :

- La coordination du dispositif de lutte au niveau interministériel et dans le ressort de la zone de défense ;
 - La capacité d’expertise mise à la disposition des autorités ;
- Les précautions relatives au stockage et au traitement des matériaux pollués et des polluants récupérés ;
 - La diffusion de l’information ;
- Les mesures conservatoires en vue de l’indemnisation des préjudices ;
- Le rôle des collectivités territoriales, des professionnels de la mer, des associations de protection de l’environnement ;
 - La prise en compte des bénévoles.

Il est notamment indispensable de bien préparer des dispositifs de lutte car l’improvisation dans des situations de crise fait courir les plus grands risques. Il convient en effet de veiller à disposer en permanence de tout un ensemble de moyens en personnels entraînés et en matériels adaptés dont le régime d’alerte et les conditions de



mise en œuvre doivent être prévus dans des plans de secours spécialisés » établis selon des critères et des normes définis au niveau central.

Cette préparation nécessite elle même une coordination forte, tant au niveau central qu'au niveau local.

Au niveau central, un organisme est plus particulièrement chargé de cette coordination, c'est le Secrétariat Général de la Mer qui a pour mission, au nom du Premier ministre, de veiller à ce que l'ensemble des ministères et organismes puissent préparer de manière très cohérente les plans et les moyens d'intervention.

De même au niveau local il convient que soit clairement prévu le rôle de chacun dans les actions tant de préparation que de lutte, avec la désignation d'une seule autorité coordonnant les différents intervenants. Pour l'action de l'État en mer, il s'agit du Préfet maritime. Pour l'action à terre, dès que la pollution atteint un certain seuil de gravité et que les maires ne sont plus en mesure de faire face avec leurs propres moyens, il s'agit du Préfet de département soutenu par le Préfet de zone de défense qui intervient notamment pour coordonner la mise en œuvre des moyens nécessaires.

- La préparation c'est aussi la reconnaissance de la nécessité de disposer d'études permettant de mieux connaître la nature des différents polluants et les risques qui y sont liés. D'où l'intérêt de pouvoir s'appuyer sur un organisme permanent responsable, au niveau national, des études et de la documentation concernant les produits polluants, leurs effets, ainsi que de la formation et des méthodes et moyens spécialisés utilisés pour les combattre. Cet organisme c'est le CEDRE créée après l'accident de l'Amoco et dont le rôle de banque de données et d'organisme de conseil a été confirmé et renforcé à la suite du drame de l'Erika-

3- La 3^{ème} dimension est celle de l'expertise qui suppose elle-même, en amont, une recherche plus développée. De nouvelles orientations ont été prises en ce sens, afin de lancer des programmes de recherche, avec création notamment d'un réseau d'innovation technologique sur les pollutions marines (Ritmer) dans lequel l'Ifremer est fortement impliqué. Ceci afin de mieux connaître les risques potentiels des produits polluants, leur comportement et de pouvoir dicter des consignes de protection précises concernant la sécurité sanitaire pour les



personnels de chantiers comme pour la population en général, la sécurité alimentaire et la sécurité environnementale.

4 – Enfin il est désormais fait obligation d'organiser des exercices réguliers pour tester les procédures, mais également de former les personnels d'intervention afin qu'ils soient prêts à faire face, rapidement et professionnellement, aux situations de crise. Il s'agit aussi de veiller au bon entretien des matériels –qui au demeurant ont été renouvelés et renforcés après l'accident de l'Erika.

Je terminerai cette présentation générale en soulignant l'importance –pour la lutte contre les accidents de pollution en mer –de pouvoir s'appuyer sur une forte coopération internationale.

Cette coopération joue au niveau de l'Europe. Pierre Maille, Président du Cèdre, a justement rappelé que c'est à l'échelle européenne qu'il faut aussi concevoir les moyens et les stratégies de la lutte, et bénéficier de capacités d'expertise croisées. Gilles Vincent nous en parlera dans quelques instants lorsqu'il présentera les outils qui sont prévus au niveau de Bruxelles pour venir soutenir les États en cas de pollution grave ou plus généralement en situation de crise.

Mais cette coopération s'appuie aussi sur des accords établis par « zones maritimes » ce qui déborde évidemment les limites de l'Union européenne. J'en apporterai 2 illustrations avec d'une part l'accord de Bonn pour la mer du Nord et la Manche et d'autre part la convention de Barcelone pour la Méditerranée.

Dans ces deux cas, il est prévu un dispositif de coopération pour prévenir et lutter contre les rejets illicites des navires et aussi la mise en œuvre de plans d'urgence reposant sur le principe d'une coopération des États, ce qui permet de faire appel à des moyens maritimes venant en renfort des moyens nationaux. Ces dispositifs furent mis en œuvre dans les sinistres récents, aussi bien pour l'Erika, le Ievoli Sun ou le Baltic Carrier.

OPENING OF THE SEMINAR

Welcome addresses

Mr Paul Roncière



Cette mise en commun des moyens pourrait également s'exprimer en ce qui concerne l'échange d'informations et la mise en place de banques de données mutualisées. A cet égard le Cèdre pourrait tout à fait trouver sa place dans un réseau européen afin de répondre à un souci légitime d'efficacité et de complémentarité.

Je conclurai en rappelant qu'il ne faut pas préparer l'avenir en s'appuyant uniquement sur l'expérience du passé mais être prêt à faire face à tout événement nouveau et donc être capable d'anticiper.

Ceci suppose une capacité d'alerte, de vigilance et d'expertise engagée dans une vision prospective des risques potentiels. Cette capacité sera d'autant plus forte que, sur cet enjeu commun qu'est la défense de notre environnement marin mais aussi la protection des activités économiques qui se développent sur le littoral-, les États sauront développer des coopérations étroites ; d'où l'intérêt des initiatives prises au niveau international, notamment par l'ONU à travers ses programmes régionaux en faveur de l'environnement, permettant aux pays disposant du savoir faire et d'outils efficaces d'intervention d'apporter leur concours à ceux qui en sont encore largement dépourvus.

Mais je suis également convaincu que les rencontres comme celle organisée à Brest permettront, de développer des rapports utiles entre les uns et les autres et de créer ainsi un réseau de relations humaines et d'échanges mutuels qui peut rendre d'éminents services dans les situations de crise.

Je vous remercie.