

Erika : le PRÉMAR a la parole

Tout et son contraire a été écrit sur le rôle du préfet maritime de Brest lors de et après le naufrage de *l'Erika*.

Les excès de certains media, la mise en examen de responsables de notre Marine nationale ont entraîné des flots de commentaires dont le moins que l'on puisse dire est qu'ils n'ont pas toujours été très « distanciés » ou très objectifs.

Finalement celui que l'on n'a pas assez entendu est aussi et paradoxalement celui qui portait l'essentiel des responsabilités lors de l'événement et de ses suites. Normal : il avait « les mains dans le cambouis », sa voix était occultée par des déclarations tonitruantes qui faisaient sensation et par rapport auxquelles se faussait bien souvent le débat, enfin on ne peut exclure tout à fait les impératifs et la culture du « devoir de réserve » que doit respecter tout haut fonctionnaire d'autorité dans l'exercice de ses fonctions.

Aujourd'hui, l'amiral Yves Naquet-Radiguet est un retraité actif et un homme libre. Il n'a pas oublié. On peut même dire qu'il a été marqué par son expérience et qu'après avoir réfléchi, il a beaucoup de choses à dire.

Il a bien voulu choisir la Revue Maritime pour s'exprimer en profondeur sur tous les aspects de la sécurité en mer et de la lutte anti-pollution, n'hésitant pas à dire clairement sa vérité, et à le faire parfois avec humilité qui retient l'estime, en plus de l'intérêt évident de ses réponses aux questions que lui a posées le président de l'IFM.

Francis Vallat

Mon *Erika* à moi

Interview du vice amiral d'escadre (2^e s) Yves Naquet-Radiguet, ancien préfet maritime de l'Atlantique par Francis Vallat, président de l'IFM

Vous assumiez les lourdes responsabilités de préfet maritime lorsque s'est produit l'accident de *l'Erika*. Vous avez dû gérer cette situation délicate et complexe tout en faisant de très gros efforts pour communiquer. Ne ressentez-vous pas aujourd'hui une frustration quand vous voyez tout ce qui se dit ou s'écrit, sans parler de ce qui a pu être exprimé hier ? Le

moment n'est-il pas venu, sans préjuger des résultats des instructions judiciaires en cours, et sans esprit polémique, que vous exprimiez vos convictions, vos doutes, vos appréciations, vos questions, en un mot, votre vérité ?

Il est clair que cet événement m'aura marqué. Je garderai le souvenir, aussi bien dans ma vie professionnelle que dans ma vie personnelle, d'un véritable combat, de très longue durée. Du 12 décembre, date de l'accident, jusqu'au premier octobre de cette année, date de mon départ à la retraite, quelques jours après avoir signé le dernier procès-verbal de pompage de la dernière soute de *l'Erika*, je n'ai pas arrêté de réfléchir à ce que nous aurions dû faire, et surtout à ce que nous allions faire, car, ne l'oublions pas, dans ce combat, il nous a fallu tout inventer. C'est vrai que j'éprouve une certaine frustration quand je lis ce que la presse a relaté. Merci à l'Institut Français de la Mer de me donner l'occasion de m'exprimer, une nouvelle fois. J'ai l'impression que les messages que je me suis efforcé de passer aux media n'ont pas été bien compris. Il est vrai que la communication n'est pas mon métier, mais mon choix de communication était particulièrement simple, puisque, n'ayant rien à cacher, je me suis efforcé dès le début des événements de dire la vérité. Sans doute me suis-je souvent mal exprimé...

On a beaucoup dit que vous aviez des points de presse extrêmement fréquents et que vous avez été exaspéré par le fait que les journalistes se sont focalisés sur « le blanc de seize heures » et n'ont donné, en revanche, que très peu d'importance aux éléments qui pour vous étaient primordiaux, ceux de la lutte proprement dite.

C'est vrai. Je ne sais pas qui a lancé cette polémique, mais il est certain que j'ai souvent été découragé par le fait que mes explications concernant l'emploi du temps de mes collaborateurs le week-end de l'accident n'ont jamais été jugées crédibles. Personnellement, après une enquête approfondie au sein de mes services, le Centre opérationnel de la Marine (COM) et le Centre régional opérationnel de sécurité et de sauvetage (CROSS), je me suis absolument convaincu que tout le monde avait fait son travail, j'ai eu du mal à comprendre que l'on ne me croie pas... J'ai pêché par inexpérience...

Mon problème, à ce moment, était d'expliquer que nous menions une lutte (que je craignais désespérée) pour tenter d'éviter que les nappes n'arrivent à terre, et revenir continuellement à cette polémique me paraissait une perte de temps et d'énergie. Cela a sans doute grandement contribué à occulter les véritables efforts que nous menions.

J'ai été interrogé par de multiples commissions d'enquête, députés, sénateurs, membres du Conseil économique et social, sages du Conseil d'État, spécialistes de l'environnement qui sont venus sur place, se sont fait présenter le matériel, les PC, les acteurs... Tous les rapports fournis à cette occasion ont toujours conclu à une présomption de décisions cohérentes, d'actions judicieuses et justifiées. J'attends maintenant avec sérénité que la justice rende son verdict concernant cette polémique dont je ne doute pas qu'un jour, tout le monde admettra combien elle a été inutile et stérilisante.

La première question qui vient à l'esprit, ne serait-ce que chronologiquement, est simple à exprimer, mais probablement complexe à traiter : le naufrage de l'Erika était-il évitable ? Nous ne pensons naturellement pas, en nous adressant à vous, aux causes proprement dites qui ont généré la situation de détresse du navire, mais aux heures qui ont suivi cette situation et au naufrage lui-même. Trois de vos collaborateurs ont été mis en examen et la liste n'est sans doute pas close, et à entendre les médias ou les rumeurs sur les conclusions d'experts, sur le fond comme sur la forme, on a l'impression que l'on fait peu de cas de la présomption d'innocence ! Comment réagissez-vous en tant qu'homme et en tant que préfet maritime, sur le fond comme sur la forme ?

Je vais vous exprimer ma conviction : vers 14 h 40, le commandant de l'Erika a annoncé que la situation était sous contrôle, tout l'équipage était sain et sauf, qu'il continuait sa route vers Livourne, et qu'il nous remerciait pour notre prompt réaction. S'il avait au contraire annoncé : « la situation est catastrophique, et je crains de m'ouvrir en deux la nuit prochaine », je ne vois pas ce que j'aurais pu faire d'utile pour éviter ce drame : je l'aurais sans doute fait survoler, je lui aurais conseillé de prendre la mer de la meilleure façon possible (et donc de mettre le cap à l'est ou au nord-est, ce qu'il a décidé de lui-même), mais je n'avais aucune autre possibilité d'agir. Mon équipe d'évaluation, dans la mesure où j'aurais pu l'hélicoptère (je vous rappelle qu'il faisait très mauvais et que nous étions en limite de portée), ne se compose que de spécialistes du remorquage ou de mécaniciens aptes à se prononcer sur la nature d'une avarie de machine. Elle n'aurait donc été d'aucune utilité. Je ne pouvais qu'espérer que l'Erika arrive à Donges, qui constituait pour moi le meilleur choix compte tenu de la direction de la mer et des capacités de ce port à traiter rapidement la cargaison, avant que le pire ne se produise.

La mise en examen de trois de mes officiers m'a surpris, au moins dans sa forme : s'ils avaient déjà été entendus, parmi d'autres, comme témoins par les gendarmes maritimes dans le cadre d'une commission rogatoire, ils n'avaient jamais rencontré la juge auparavant. Pour ma part, je n'ai jamais été entendu par la justice, ni même par ses experts qui ne se sont d'ailleurs jamais rendus à Brest. J'ignore donc ce qui leur est reproché, mais le motif de mise en examen me paraît particulièrement grave « abstention **volontaire** de prendre des mesures de nature à combattre un sinistre... ». De quelles mesures s'agit-il ? je n'en ai pas connaissance. Et nous ne les aurions, volontairement, pas prises ? J'ai du mal à comprendre... J'estime néanmoins que, **en tant que responsable de l'action de l'État en mer, je devrais répondre de l'action de mes subordonnés, comme des décisions qu'ils ont prises en mon nom et qu'aujourd'hui, j'assume totalement.**

Cela dit, la mise en examen assure aux officiers concernés la protection d'un avocat, la connaissance du dossier. On peut donc la considérer comme une sécurité, ce qui contribue à me donner une certaine sérénité quant à la suite de cette instruction. J'ai confiance et je suis prêt, comme tout responsable devrait l'être, à « répondre » de toutes les actions menées pendant cette période.

Les media ont, je le pense sincèrement, manqué de mesure dans les comptes rendus de ces mises en examen : s'appuyant courageusement sur l'aide de « témoins qui préfèrent

garder l'anonymat », à moins que ce ne soient des « experts proches du dossier » (mais toujours aussi anonymes !) ils ont pu parler « d'incompétence hallucinante », de « gens de permanence absents de leur poste », alliant, à mon sens, l'injure à la diffamation. J'ai exercé – sans illusion – mon droit de réponse à l'égard de quatre journaux, mais, bien sûr, le mal était fait.

À tous ceux qui s'interrogent encore sur la disponibilité des équipes de permanence pendant ce week-end, je conseille de relire – ou de revoir – le sauvetage des vingt-six membres de l'équipage le dimanche matin, à partir de six heures du matin : mettre en œuvre, par un temps exécrable, six hélicoptères – dont deux britanniques –, un avion de patrouille maritime, deux vedettes de la Société nationale de sauvetage en mer, trois bâtiments marchands déroutés pour participer, si nécessaire au sauvetage ; être capable de rendre sa disponibilité à un hélicoptère arrêté pour entretien, d'en mettre un en l'air pour remplacer celui qui était tombé en panne sur zone... ne peut être le fait d'officiers « dans le métro parisien au lieu d'être à leur poste ».

Je me demande comment ces attaques injurieuses et diffamatoires ont pu servir en quoi que ce soit le « droit à l'information des citoyens ».

Toute expérience est porteuse de leçons. Et rien n'est jamais parfait. Diriez-vous aujourd'hui qu'il y a eu dysfonctionnement dans le traitement des suites de l'accident de l'Erika ? Si oui, comment y remédier ? J'ajoute que je vous ai entendu dire un jour qu'il a fallu tout inventer... Il me semble que ceci dépasse votre pensée, car vous ne cessez de dire par ailleurs que nous avons fait de grands progrès depuis l'Amoco Cadiz, dont nous avons tiré beaucoup d'enseignements... N'y a-t-il pas contradiction ? Enfin, le Premier Ministre a dirigé deux Comités Interministériels de la mer, leurs conclusions vous paraissent-elles aller dans la bonne direction ?

Pour ce qui me concerne, je n'ai pas constaté, pendant la lutte en mer, de dysfonctionnement : tant le Centre opérationnel de la Marine (COM) que le Centre régional opérationnel de sécurité et de sauvetage (CROSS) qui, je le rappelle, dispose d'une délégation permanente du préfet maritime en matière de sauvetage en mer, ont agi conformément à mes instructions. Je tiens par ailleurs à signaler que, conformément à l'instruction du Premier Ministre, qui donne au préfet maritime le pouvoir de coordonner tous les moyens de l'État en mer, tous ces moyens ont été mis à ma disposition, que ce soit par la douane, les affaires maritimes, les gendarmes maritimes. Je rajoute évidemment à ces acteurs le CEDRE, lui aussi tellement gravement et injustement attaqué.

On peut sans doute regretter que Météo-France n'ait pas été plus intimement lié à notre action. Je sais que cet organisme l'a également regretté, mais il n'était à l'époque que partenaire du CEDRE pour le calcul des dérives de nappes. Je pense que sa seule erreur a été de publier trop largement au grand public les résultats de ce qui n'était qu'une simulation, sans l'assortir d'une marge d'approximation. Je l'avoue, nous étions un peu inquiets de lire, diffusées sur Internet, des prévisions aussi précises : nous avons parfaitement vu le changement de direction des nappes remontant vers la Loire-Atlantique et non sur l'île d'Yeu,

comme nous l'avons cru longtemps. Mais nous n'avons eu ce résultat, le 22 décembre, que quelques heures après les journaux télévisés du soir. Lorsque j'ai, personnellement, téléphoné aux préfets de Loire-Atlantique et de Vendée pour leur donner ce résultat (et en particulier pour conseiller à ce dernier de cesser le formidable déploiement médiatique sur l'île d'Yeu), le temps était redevenu épouvantable et les transports impossibles. Nous n'avons pas pu redéployer assez vite les moyens.

Oui, nous avons dû inventer... J'ai coutume de rappeler qu'une marée noire, c'est la somme de trois éléments : un accident en mer, la présence de nappes de pétrole sur la mer, et enfin l'arrivée et le ramassage de ces nappes à terre. S'il est incontestable que des décisions importantes et efficaces ont été prises à la suite du naufrage de *l'Amoco Cadiz*, elles ont toutes été prises dans l'objectif de prévenir les accidents : éloignement des bâtiments dangereux dans le dispositif de séparation de trafic d'Ouessant, création du CROSS Corsen, construction de la tour radar... Je l'ai souvent affirmé, grâce à ces décisions, au moins deux millions de tonnes de pétrole n'ont pas souillé les côtes bretonnes. Peut-être ces incontestables et excellents résultats nous ont-ils quelque peu anesthésiés. En revanche, je l'avais clairement indiqué à Bayonne, et les media l'avaient repris à ce moment, on ne sait pas ramasser une nappe de pétrole à la mer. Personne ne l'a jamais fait. Et les marées noires précédentes étaient surtout le fait de navires qui s'échouaient directement sur la côte, ou très près : la phase « nappes de pétrole en mer » a toujours été des plus courtes, voire inexistantes. Ce problème n'avait donc jamais été réellement étudié auparavant, sinon pour en déduire que cette opération étant des plus hasardeuses, il était important de favoriser la phase prévention. De même, et de façon sans doute un peu cynique, on avait pu croire que l'expérience de *l'Amoco Cadiz* suivie de la création du CEDRE nous donnait une grande expérience en matière de ramassage de pollution sur les plages. L'impasse faite sur la phase « ramassage en mer » paraissait donc légitime. Mais, après l'accident de *l'Erika*, je me suis retrouvé face à ce problème de nappes dérivantes dont toutes les prévisions envisageaient une longue dérive avant qu'elles n'arrivent à la côte. Pouvais-je ne rien tenter ?

Venons-en à ce qui a été considéré souvent comme un « cafouillage » : le matériel français n'était-il pas complètement obsolète et inadapté ? En France, compte tenu du fait que les ressources consacrées au matériel antipollution sont limitées, nous en avons optimisé l'emploi en imaginant le cas le plus probable : une collision mettant en cause un pétrolier : il est alors nécessaire de « confiner » puis de pomper une éventuelle fuite, avant d'organiser l'« allègement » du navire. Le barrage semble alors être la bonne solution. Une fois la nappe confinée, nous disposons des « TRANSREC », sorte de gros aspirateurs, d'une capacité de 250 mètres cubes par heure. Ces appareils ont déjà fait la preuve de leur efficacité lors de l'accident du *Sea Empress*, ou lors du pompage par la Marine nationale, pendant l'été 1999, de l'épave du *Peter Siff*, caboteur coulé il y a une vingtaine d'années à quelques centaines de mètres du village de Lampaul dans l'île d'Ouessant.

Mais nous avons été confrontés à un ensemble de conditions très défavorables : sans parler de la tempête qui continuait de sévir, nous étions face à un *fuel* particulièrement collant et qui se dégradait très vite, pour devenir de plus en plus visqueux, et le CEDRE, sans être absolument affirmatif, nous avait laissé entendre que cette viscosité rendrait sans doute les

TRANSREC inefficaces. D'autre part, il existe en Norvège un bâtiment antipollution qui nous avait proposé ses services, fort coûteux par ailleurs. Ce bâtiment étant, lui aussi, équipé de TRANSREC, il était indispensable de savoir si ce système était efficace.

Très vite nous avons dû nous rendre à l'évidence, il fallait changer de matériel : nous venions d'acquérir des systèmes certes beaucoup moins performants en volume (seulement 80 mètres cubes à l'heure), mais capables d'absorber des *fuels* beaucoup plus épais. C'est ce matériel que nous avons mis en œuvre.

En même temps, la Commission européenne avait envoyé l'un de ses membres, qui nous a proposé de nous aider à mobiliser l'ensemble des moyens européens. Ces bâtiments **britanniques, allemands, hollandais et espagnols** étaient, pour leur part, équipés d'un autre système de confinement, beaucoup plus récent, le *sweeping arm* ou bras balayeur, plus efficace, en pleine mer, qu'un barrage classique, impossible à installer par mauvais temps. Il est exact que *l'Arca*, bâtiment hollandais, a pu pomper, à lui seul, autant que tous les autres bâtiments, mais ces derniers ont toutefois eu des résultats que l'on ne peut considérer comme négligeables, tous du même ordre (une cinquantaine de tonnes par jour). Il est évident que le très mauvais temps a influencé ces résultats : les bâtiments n'ont pu arriver qu'à partir du 19 décembre, sept jours après le naufrage et que les nappes avaient déjà été dispersées et beaucoup déjà avaient disparu.

Comment se comporte une nappe de pétrole, notamment de ce type d'hydrocarbure, dans une tempête de plus de dix jours ? Comment ce produit se comporte-t-il ? Certes, le CEDRE, avec son « polludrôme », nous a donné des tendances, mais il était important de vérifier sur place l'évolution du produit.

Je tiens à souligner les efforts de l'avis *Commandant l'Herminier*, présent sur zone pour coordonner les efforts de tous les bâtiments antipollution. Il a pu mettre en œuvre ses plongeurs pour essayer d'analyser avec précision les réactions des nappes face aux conditions météorologiques, leur consistance, leur évolution, leur épaisseur.... Je vous prie de croire que ces plongées sous les nappes, effectuées en pleine mer par des plongeurs de bord, ont été riches d'enseignements mais représentaient un risque certain et sont l'illustration des initiatives prises par l'ensemble des acteurs, obsédés par l'idée de vaincre cette marée noire. Il n'empêche que l'arrivée des premières nappes en Finistère dans la soirée du 23 décembre, amplifiée le 24 décembre, nous a tous plongés dans la plus profonde perplexité. Je sais que Météo-France explique ces arrivées par le fait que le navire fuyait depuis plusieurs jours. Je vous avoue être, modestement bien sûr, un petit peu sceptique.

Enfin, il faut signaler que si j'étais assez satisfait des résultats obtenus par les bâtiments antipollution, j'étais bien convaincu qu'il restait du *fuel* dans la mer, fragmenté, dispersé, peut-être immergé et je n'ai pas voulu baisser les bras en attendant l'arrivée inéluctable sur le littoral de ce qui n'avait pas été pompé. C'est cette idée qui m'a amené à inventer le « second rideau » : comment agir, très près des côtes ? Pouvons-nous, notamment, protéger des points particulièrement sensibles (ports, parcs à huîtres, marais salants...) ? Là encore, il a fallu inventer. J'ai rencontré, entre le 23 et le 26 décembre, l'ensemble des professionnels de la mer pour essayer de mettre au point une méthode pour repérer puis, si possible, maîtriser ce qui arrivait (je vous rappelle que nos moyens ne voyaient, à ce moment,

plus grand chose). Nous avons mis au point, avec l'aide des administrateurs des affaires maritimes, la coopération des pêcheurs ou des bâtiments de l'administration, sous la coordination de deux bâtiments « PC POLMAR », l'un étant situé à La Rochelle et l'autre à Saint-Nazaire. Etait-il possible de chaluter les nappes repérées par des hélicoptères, ou, au minimum, de les dévier pour les conduire vers des endroits moins névralgiques ?... J'ai pensé que ce serait possible, et nombreux sont les pêcheurs qui nous ont rejoints pour ces opérations. Le mauvais temps qui avait repris le 23 décembre et qui s'est concrétisé dans les deux tempêtes de la fin de l'année ne nous a laissé aucune chance. Je le regrette, et je suis maintenant convaincu que le plan POLMAR MER doit intégrer le plus profondément possible ceux qui luttent en mer avec des moyens spécialisés, et les professionnels de la mer. Il n'en demeure pas moins que notre matériel n'était pas adapté à ce « second rideau ». Vous voyez, nous avons été amenés à agir, dans des conditions jamais rencontrées auparavant. C'est ce que j'ai voulu traduire par « nous avons dû inventer... ».

Je pense, bien sûr, que les deux Comités interministériels de la mer (CIM), présidés par le Premier Ministre, ont pris de bonnes décisions. Il faut améliorer la qualité et le nombre des contrôles effectués dans les ports français, et renforcer les moyens de secours et de prévention, notamment dans le Pas-de-Calais, me paraît excellent. Si l'on peut renforcer les capacités d'action et de réaction du préfet maritime, je ne peux que m'en réjouir, comme je me réjouis qu'une décision concernant l'accueil dans les ports des navires en difficulté ait été clairement prise, dans son principe tout du moins. Voici un incontestable progrès.

En revanche, je reste un peu plus sceptique face la proposition que j'ai souvent entendue d'éloigner le trafic, notamment celui des bâtiments hors normes, beaucoup plus loin qu'aujourd'hui, voire au-delà des deux cents nautiques. Outre que cette proposition devrait, à mon sens, se heurter à l'opposition de nombreuses puissances maritimes qui tiennent à garder leur caractéristique de zone de liberté aux eaux internationales, j'appelle votre attention sur le fait qu'éloigner le trafic des côtes l'éloigne des éventuels secours : on a bien vu que l'hélicoptère qui reste l'un des meilleurs moyens de sauvetage en mer, a une portée limitée. Refuserons-nous à un bâtiment en difficulté – fût-il hors norme – qui demande à s'abriter près de nos côtes, l'assistance qu'il nous demande ? Je vous avoue que cela devrait poser un cas de conscience à mes successeurs...

L'exemple du *Junior M* devrait nous faire réfléchir : ce bâtiment parti de Saint-Petersbourg à destination de Tanger devait-il se plier à une quelconque loi européenne ? Il a pourtant eu besoin de s'abriter quand il était en Manche et de recevoir une assistance car il était en grand danger de couler. Nous l'avons pris en charge dans la baie de Saint-Brieuc et l'avons conduit à Brest où, une fois de plus, les négociations ont été âpres et compliquées pour qu'il puisse être pris en charge par le port de commerce. Une fois qu'il a été admis, il a été abandonné par son armateur, ce qui donne, bien sûr, raison à ceux qui ne voulaient pas de ce navire à Brest. On voit mal comment les nouvelles règles de contrôle de navigation, qui pourraient être édictées, auraient pu empêcher cette occurrence.

Que pensez-vous de la situation actuelle qui voit resurgir, dix mois après le naufrage, de nouvelles pollutions non négligeables et forcément un peu décourageantes pour tous ceux qui vivent sur les côtes ?

C'est sur ce point que j'ai été le plus mal compris : j'avais pourtant l'expérience récente du *Peter Siff* qui m'avait appris qu'une fuite, même si elle est de très faible importance, peut être terrifiante : l'irisation qu'elle peut provoquer, surtout par beau temps, s'étend sur des kilomètres carrés et, vue en altitude, présenter un spectacle d'épouvante. J'en ai fait l'expérience de très nombreuses fois. Cette même irisation, vue de la surface, ne représente plus rien : son épaisseur est de l'ordre du micron et la totalité de la pollution ne représente, finalement, que quelques dizaines ou à la rigueur quelques centaines de litres. J'ai personnellement vu et analysé toutes les fuites de l'épave, j'avais réquisitionné *l'Abeille Supporter* et son *Triton* dans ce but. Vous vous rappelez sûrement l'épisode douloureux de la mise en œuvre de ce robot sous-marin par mauvaise météo. Rappelons-nous aussi la présence sur l'épave d'un premier bâtiment affrété par Total qui a, lui aussi, participé à la recherche systématique et au traitement des différentes fuites qui pouvaient exister. Je l'affirme aujourd'hui, jamais aucune des fuites décelées n'a dépassé quelques centaines de litres par jour et n'a été en mesure d'apporter les nouvelles pollutions. J'en ai toujours été persuadé, mais je crains bien d'avoir été très seul et j'ai, en tout cas, la conviction qu'il s'agit là de mon plus gros échec de communication.

Il a donc été nécessaire, et le Premier Ministre me l'avait personnellement prescrit, en février, d'expliquer l'origine de ces nouvelles arrivées de *fuel* qui étaient incontestablement analysées comme venant de *l'Erika*. Ceci nous amenant donc à exclure formellement les dégazages dont j'ai la conviction qu'ils ont été plus nombreux pendant cette période et que nous avons traqués pendant une permanence aérienne de soixante heures, mettant en œuvre les avions de la Marine et ceux de la Douane.

Alors il nous fallait envisager l'existence de nappes sous marines, flottant entre deux eaux, dérivant depuis le naufrage au gré des courants et qui finissaient par arriver. Une fois encore, il a fallu inventer : il n'existe pas, malgré les exigences de certaines associations, de système permettant de détecter à coup sûr des nappes sous marines. Nous avons alors essayé, avec l'aide une fois encore des pêcheurs, tous les types de sonars dont nous disposons dans la marine : sonars de détection des sous marins, sonars hydrographiques, sonars de chasse aux mines, sonars latéraux ou multifaisceaux... Jamais, même quand on nous indiquait des endroits où « quelqu'un avait vu quelque chose », nous n'avons trouvé de nappes significatives. Nous avons un jour bouclé tout le golfe de Gascogne et, avec cinq avions en même temps, nous l'avons passé littéralement au peigne fin, nous n'avons rien trouvé. J'exclus donc, aujourd'hui, l'existence de telles nappes.

Il reste une dernière hypothèse qui, pour moi, me semble la plus crédible : tout ce qui est arrivé à la côte, et qui n'a pas été ramassé, est reparti après s'être alourdi de sable, morceaux de bois, algues, et est resté au fond, à quelques dizaines, ou quelques centaines de mètres du bord. Lors d'une grande marée, ou sous l'influence d'un coup de vent plus fort que d'habitude, ou tout simplement sous l'influence de la marée, cette nappe finira par revenir.

Les plongeurs sont restés en alerte pendant tout l'été, pour confirmer l'existence de ces éventuelles nappes résiduelles, ils en ont vu un très petit nombre qu'il a été possible de traiter par des moyens terrestres. Nous avons aujourd'hui un motif d'optimisme : il n'arrive pratiquement plus de pollution, mais je ne me hasarderais pas à dire qu'il n'en arrivera plus jamais.

Mais l'opinion, elle, était persuadée que tout venait des fuites, qui étaient donc plus importantes que ce que nous affirmions (nous les avons pourtant présentées à la télévision !) et j'étais donc sommé, de manière de plus en plus pressante, de faire cesser ces fuites, dont certaines étaient pratiquement impossibles à éteindre définitivement.

Nous avons alors décidé de tenter une analyse plus fine du comportement de ces fuites. Dans le courant du mois de février et de mars, nous avons mouillé des bouées, de deux types différents, à la verticale de l'épave, sur des taches, et nous avons suivi ces bouées en permanence par satellite. Une fois encore, le CEDRE et l'IFREMER ont été des collaborateurs précieux. Parmi les quelques bouées qui, après des dérives de plusieurs semaines, sont arrivées à la côte (près de Quiberon, ou du côté de Belle Ile), aucune n'est arrivée accompagnée de pollution. La nappe dans laquelle nous l'avions placée au départ avait donc disparu sans doute par désagrégation.

Pendant ce temps, nous avons équipé des navires de soutien de systèmes dont je reconnais le caractère artisanal (je dirais même bricoleur !) : il s'agissait d'un câblot de coton « oléophile », de plus de cent mètres de long, lesté de plusieurs centaines de kilos, et qui traînait dans toute la colonne d'eau, jusqu'au fond, et nous avons fait tourner ces bâtiments en permanence, à toute petite vitesse, à une distance d'environ douze kilomètres de l'épave, l'enfermant ainsi dans une véritable cage de surveillance. Ce câblot blanc était vérifié plusieurs fois par jour pour contrôler si une pollution l'avait marqué et si oui, à quelle immersion. Cette opération a duré plusieurs semaines, sans discontinuer. Jamais nous n'avons décelé la moindre pollution venant de l'*Erika*. En revanche, plusieurs pollutions venant de dégazage ont pu être mises en évidence, nous confirmant que notre système était fiable. Ceci m'a donc conforté dans l'idée qu'à aucun moment, les nouvelles pollutions ne venaient de l'épave. Mais là encore, convenez que nous avons eu besoin d'inventer !

Nous en arrivons au rôle du préfet maritime : quelles sont vos éventuelles frustrations après cette expérience, notamment sur le plan des pouvoirs qui lui sont délégués ou refusés, de la communication, ou sous tout autre aspect ? Où en est-on vraiment de ses capacités de décision en matière de port refuge ? Enfin, et subsidiairement, car l'IFM a traité de ce sujet récemment, que pensez-vous de l'idée d'une garde-côte européenne ?

Je suis personnellement convaincu que l'institution du préfet maritime est excellente et qu'elle fonctionne bien. Permettez-moi de vous la rappeler en quelques mots. L'État mène de très nombreuses actions en mer. Cela va de la recherche à la police, au contrôle de l'immigration, en passant par la lutte contre les trafics illicites, la politique de la pêche, sans oublier, bien sûr, ses activités de défense. Cinq administrations au moins agissent directement,

sous les ordres de leur ministre, en mer : la Défense dont la gendarmerie, bien sûr, les Finances, les Transports, la Sécurité civile, l'Environnement, la Recherche... Rajoutons la Société nationale pour le sauvetage en mer, ... Je ne peux toutes les citer. Aujourd'hui, chaque administration travaille sous les ordres de son ministre, exprime ses besoins à son ministre... de façon très autonome. L'institution du préfet maritime consiste à confier **en cas de besoin** la coordination de l'action des moyens de l'État en mer à un chef unique, en l'occurrence le commandant de zone maritime, un amiral, situé à Brest, Cherbourg ou Toulon. C'est donc seulement dans les cas où le besoin de coordination se fait sentir, sauvetage, lutte antipollution, ordre public, que cette coordination entre en action. On peut considérer que ce choix d'organisation est un choix économique. Prenons l'exemple des hélicoptères : il n'existe pas, officiellement, d'hélicoptères spécialement conçus pour le sauvetage en mer, mais, dès que le besoin se fait sentir, tous les hélicoptères de l'État sont à la disposition du préfet maritime. Ceci est aussi vrai pour les différentes vedettes des administrations.

Cette organisation fonctionne bien : les CROSS, véritables PC du préfet maritime en ce qui concerne l'action de l'État en mer effectuent, le plus souvent avec succès, quelques trois mille sauvetages par an sur la façade Atlantique.

La mise en œuvre du plan POLMAR Mer a également montré la formidable mobilisation de toutes les administrations sur le terrain. Je peux affirmer publiquement que depuis le 12 décembre, jusqu'à la fin de mon commandement, il ne m'a jamais manqué une voix, une personne, une équipe. Soulignons notamment la véritable performance de la douane qui a fourni, sans la moindre réticence, un nombre d'heures de vol sans doute très supérieur à la normale. Sans doute a-t-elle dû se reconfigurer, réorganiser l'entretien de ses avions, l'entraînement et le repos de ses pilotes. La coopération des administrations a été sans réserve, et parfaitement loyale. Je n'aurais donc pas la moindre réticence vis-à-vis de cette organisation.

Elle m'inspire toutefois une interrogation, et une constatation.

Je vous l'ai indiqué, le préfet maritime coordonne, lorsque c'est nécessaire, l'action des moyens de l'État en mer. Mais la liste de ces moyens n'est en rien décidée par lui. Si un jour – à Dieu ne plaise – les administrations décidaient que pour leurs missions propres, elles n'ont plus besoin de vedettes, par exemple, le préfet maritime continuerait à coordonner les moyens de l'État en mer, mais il n'aurait plus de vedettes. Je force évidemment le trait à dessein, mais je souhaite poser clairement la question : qui décide la politique de l'action de l'État en mer ? Qui décide que les vedettes doivent avoir telle ou telle capacité d'autonomie, ou telle ou telle performance ? En tout cas, pas le préfet maritime qui, le moment venu, coordonnera les moyens, mais pour lesquels il n'aura jamais exprimé un besoin ! Chaque ministre étant responsable de son budget, il sera difficile de lui imposer de financer un moyen qui ne répond pas à ses missions propres. J'ai entendu souvent le vieil adage : « qui commande paie » ! qui se transforme très vite en « qui paie commande » ! Je n'imagine pas qu'un ministre particulier puisse avoir un tel pouvoir de décision sur ses collègues. À mon sens, seule une instance interministérielle peut avoir ce pouvoir. Le Secrétariat général de la mer pourrait sans doute tenir ce rôle. Le tient-il aujourd'hui ? je n'en suis pas sûr. Qui évalue les risques réels du transport maritime dans les différentes zones maritimes ? Qui effectue les

choix ? On parle de transport pétrolier, mais n'oublions pas qu'il existe d'autres risques dont certains se sont déjà matérialisés à différentes occasions : qui évalue les risques des transports de matière chimique, ou ceux, tout aussi pressants, des énormes porte-conteneurs dont on ne connaît que très approximativement les contenus, la flottabilité ? .. Et il m'arrive parfois de mal dormir en pensant aux transports de quelques mille à deux mille passagers dans le Pas-de-Calais, croisant la route de ces pétroliers peu manœuvrants... Ceci est ma première interrogation.

Je souhaite également insister sur une difficulté évidente, mais que je considère comme le prix à payer pour la simplicité de l'institution du préfet maritime. Je veux parler de la communication.

Il est sûr qu'un commandant de garde-côte, unique administration agissant en mer, tiendrait dans ses mains à la fois toute l'information, mais aussi tous les comptes rendus vers la capitale. Aujourd'hui, je ne vois pas de moyen d'éviter qu'un douanier ne rende compte à sa hiérarchie, un gendarme à la sienne, un administrateur des affaires maritimes à la sienne. Ce qui empêche complètement la synthèse au niveau du préfet maritime et explique le magistral cafouillage de la « deuxième nappe » née le 26 décembre de la vision par un pilote, dans un temps exécrable, et à la nuit tombante, de quelque chose de suspect qui pourrait bien être une seconde nappe. J'ai tout de suite décidé pour le lendemain une série de vols pour confirmer, analyser, quantifier si possible cette hypothétique nappe, et j'avais décidé de ne pas en rendre compte sans être sûr de moi. Mal m'en a pris puisque, Paris ayant été mis au courant (par qui ?), les journalistes ont pu me prendre en défaut de communication. Je ne parlais pas de ce qui était considéré ailleurs comme une évidence et annoncé partout, je cachais donc quelque chose. La réalité a été confirmée le surlendemain : fausse alerte, mais le mal était fait. J'ai, encore une fois, été soupçonné de cacher quelque chose. Rajoutons le problème de la météo, que j'ai déjà abordé : il faut être clair, en cas de crise, le préfet maritime ne peut dominer lui-même la communication, il a besoin d'un relais très fort à Paris, qui puisse filtrer les différentes informations qui arrivent brutes directement du terrain de la lutte. Ce relais n'a pas existé pendant la phase de la lutte en mer.

Abordons maintenant le délicat problème du port refuge, problème qui se situe au centre de deux données contradictoires : volonté de ne pas polluer les côtes ou les ports, volonté de prendre en compte les intérêts économiques du port d'une part, volonté supérieure de sauver des vies humaines ou d'éviter des pollutions majeures d'autre part. Où en est la décision de confier au préfet maritime un pouvoir de décision dans ce domaine ?

Ceci est un vrai problème, en voie d'être résolu par la décision du CIM de février dernier : le préfet maritime met en demeure un commandant de navire ou un armateur de « faire cesser le danger qu'il représente pour la navigation ou pour l'environnement » et, passé un certain délai, il peut prendre lui-même les décisions qui s'imposent. Il peut donc obliger – au besoin par la force – un bâtiment à prendre une remorque. Malheureusement, il est arrivé fréquemment que le port le plus proche ou le plus adapté pour traiter la difficulté

refuse, sous des prétextes plus ou moins valables, de recevoir ce bâtiment. Que reste-t-il comme solution au préfet maritime ? Négocier, négocier sans fin, tout en maintenant à flot un navire qui menace de couler, ou en train de polluer massivement ou non. Ce cas, qui se produisait plusieurs fois par an, tournait parfois à la situation purement ubuesque. Le Premier Ministre, en février dernier, tout en confirmant l'institution du préfet maritime, a admis le principe qu'il doit avoir, dans certaines circonstances, un véritable pouvoir de décision en matière d'admission dans un port refuge.

Il faut avouer que les autorités portuaires ont souvent fait l'expérience amère du navire abandonné par son armateur, dont l'équipage n'est plus payé, qui menace de couler, et qui, de toutes façons, occupe une place à quai, place qui pourrait sûrement être mieux utilisée... J'ai quitté mon poste sans avoir vu les textes d'application de cette décision. Je suis sûr que mon successeur les attend avec impatience.

Cela dit, je ne crois pas que *l'Erika* ait été dans cette situation. Le port de Saint-Nazaire nous avait effectivement prévenus dans la nuit que si *l'Erika* fuyait, il ne pourrait pas le prendre. À ma connaissance, après avoir consulté tous les rapports des commissions d'enquête, il n'a jamais signifié au navire un quelconque refus officiel d'entrer dans le port. Il n'est, de toutes façons, pas contestable que lors du naufrage, il faisait route vers Saint-Nazaire et qu'il n'a pas eu le temps de se présenter. On peut imaginer que dans le cas contraire, si *l'Erika* avait coulé après avoir été refusé par le port, l'État aurait été en très mauvaise position.

Le « serpent de mer » de la garde-côte européenne vous paraît-il réaliste ?

Franchement non... Je ne vois pas les administrations françaises déléguer leurs prérogatives, notamment dans des domaines financiers ou de contrôle de l'immigration, à une autre autorité française, dans un premier temps, européenne ensuite. J'ai étudié très attentivement le projet de Monsieur Michel Bougeard, de l'AFCAN, qui propose un programme assez proche du système des gardes-côtes américains, tout en leur donnant un statut « paramilitaire » (contrairement à l'US Coast Guard qui est réellement la cinquième armée aux États-Unis). Je ne vois pas, pour ma part, en quoi l'US Coast Guard aurait pu éviter l'accident de *l'Erika*.

En revanche, que pensez-vous du projet d'Agence de sécurité maritime européenne que nous avons proposée et qui devrait se mettre en place à partir de décembre prochain ? Les buts de cette agence de sécurité seraient les « quatre harmonisations » : règlements, applications des règlements, contrôles et sanctions seraient harmonisés dans tous les ports d'Europe. Ne s'agit-il pas du minimum que nous puissions obtenir ?

J'irai plus loin que vous : je suis convaincu que la capacité maritime européenne représente sa survie ou tout au moins sa crédibilité : ma conviction personnelle, que j'ai souvent essayé de faire partager, c'est que l'Europe sera maritime ou impuissante. Et quand je

dis maritime, je pense bien sûr au sens le plus général du terme, politique du pavillon, sécurité maritime, aménagement du territoire et aussi, bien sûr, capacité militaire. Sa position actuelle dans le domaine du transport maritime ferait plutôt penser à l'impuissance, face à des règlements internationaux laxistes, face à des pavillons de complaisance parfois trop permissifs, face à des politiques de plus en plus mondialistes. Quand va-t-elle prendre conscience de son impuissance ? Il est temps qu'elle se réveille. Avant de penser à une marine européenne (j'entends en permanence parler du porte-avions européen !), elle pourrait déjà commencer par mettre en œuvre votre projet, ce n'est sans doute pas le minimum, mais c'est en tout cas un début obligatoire et c'est sûrement le plus facile !

Donnez-nous votre opinion sur les différentes mesures envisagées en matière d'antipollution ?

Erika nous aura beaucoup appris, mais je voudrais insister sur deux points. Je ne peux qu'approuver, en tant que citoyen, car ce problème n'est pas dans mon domaine de compétence, tous les efforts qui seront faits en matière de réglementation internationale, même si certains me paraissent devoir faire face à de très grandes difficultés. Il n'empêche que nous sommes encore une fois dans le domaine de la prévention des accidents. Meilleure sera la prévention, plus faible sera le risque d'accident. Mais puis-je vous rappeler que, n'en déplaise à certains, le risque zéro n'existe pas ? Nous connaissons l'erreur humaine, toujours possible (*l'Exxon Valdes* était un navire neuf), il y a la fortune de mer. Je le redis avec force, il serait irresponsable d'affirmer aujourd'hui qu'il n'y aura plus jamais d'accident. En conséquence, il faut savoir le gérer.

Nous l'avons démontré, imparfaitement, dans des conditions épouvantables : contrairement à ce que tout le monde croyait avant l'accident de *l'Erika*, il doit être plus coûteux, plus difficile, plus aléatoire, plus agressif de nettoyer le littoral que de récupérer le pétrole en mer. Encore faut-il être équipé. À mon sens, un navire antipollution devra être capable de traiter tous les hydrocarbures, y compris les plus difficiles. Il devra être capable d'agir vite. On a vu que les nappes se désagrègent et disparaissent à la vue très rapidement. Enfin, il faut être capable de travailler par les plus mauvais temps. Il s'agit donc de gros navires judicieusement prépositionnés. Que l'Europe finance de tels navires et en mette par exemple un à Brest, un à Lisbonne et un à Rotterdam. Le plus proche d'un sinistre arrive le premier et se met au travail, les autres arrivent dès qu'ils peuvent et pompent... Si telle est la « garde-côte européenne » à laquelle les gens font allusion sans vraiment la définir, je suis d'accord !

Je crains que d'autres navires coulent dans l'avenir, mais l'État doit maintenant se doter du matériel qui lui permette de ne pas transformer le prochain accident en marée noire. Je suis convaincu que c'est possible. **Si j'estime irréaliste de dire « plus jamais d'accident », je pense qu'on peut se donner les moyens de dire « plus jamais de marée noire ».**

L'Erika est maintenant pompé, comment cela s'est-il passé, êtes-vous satisfait de la coopération Total - État en la circonstance ? Quel a été exactement votre rôle ?

Il faut bien comprendre que cette opération de pompage était extrêmement complexe. Nous avons bien le précédent du *Tanyo*, dont huit mille tonnes du même *fuel* avaient été pompées en près de dix-huit mois. Mais nous souhaitons agir beaucoup plus vite (nous comptons vingt mille tonnes à pomper), donc regrouper cette opération pendant l'été pour profiter des bonnes conditions météo. Total a relevé le défi d'être prêt pour l'été. Il faut saluer l'extraordinaire exploit technique réalisé. Je pense que les meilleures équipes du monde étaient mobilisées, que les financements suivaient sans difficulté, et, à la fin du mois de juin, le pompage était prêt, le matériel – qu'il avait fallu développer et réaliser – était sur place.

Mais il faut rappeler qu'un protocole d'accord avait été signé en février entre Total et l'État. Total réalisait l'opération **sous le contrôle de l'État**. En mai, le préfet maritime qui avait, dès le début, placé un officier dans l'équipe de projet, a été désigné comme représentant de l'État pour le contrôle de l'opération. C'est pourquoi, pendant toute l'opération, un ou deux officiers étaient en permanence à bord des navires de Total, s'assuraient que toutes les règles de sécurité, établies d'un commun accord entre le chef de projet et le préfet maritime, étaient respectées, que les procédures étaient appliquées.

En même temps, toute la communication était coordonnée à partir d'une cellule de crise installée à la préfecture maritime, à laquelle participait Total et le ministère des transports. Je crois pouvoir dire que si les choses ont parfois été tendues, tout s'est déroulé dans un parfait esprit de coopération pour la plus grande satisfaction de tous. Je pense que le travail réalisé a été magnifique.

Nous arrivons à la fin de notre entretien. Quelles grandes leçons tirez-vous de cette extraordinaire expérience, tant sur le plan personnel que familial, philosophique, politique...?

Permettez-moi de vous citer une dernière anecdote : pendant le pompage, en juillet, nous avons mis en place une cellule de communication extrêmement performante et qui, un jour, m'a rendu compte de l'existence d'un collectif « anti-marées noires » basé à Nantes qui accumulait sur le WEB les contrevérités voire les sottises les plus énormes sur l'accident, le traitement de l'épave... J'ai pris rendez-vous avec eux en leur proposant de faire, ensemble, un point précis, complet et sincère sur l'ensemble du sujet. Un rendez-vous a été pris et... la presse régionale l'a appris. Mais pourquoi recevez-vous ces gens ? m'ont-ils demandé. Ma réponse a été très directe : pourquoi pas ? Il se peut que ce soient des provocateurs et que je passe un très mauvais moment, mais il se peut aussi que nous fassions ensemble du bon travail, je prends le risque. Les journalistes m'ont alors posé la question : mais qu'allez-vous donc leur dire ? Ma réponse a été simple : je vais leur dire ce que je n'ai pas cessé de vous dire depuis six mois, mais que, visiblement, et pour des raisons que j'ignore, vous n'avez pas su leur faire passer...

L'entretien s'est déroulé dans les meilleures conditions et je me suis retrouvé face à d'honnêtes gens avec qui nous avons sérieusement travaillé pendant deux heures et demie, qui ne demandaient qu'à apprendre, à comprendre et m'ont avoué que leur provocation sur Internet n'avait pas d'autre but.

Ne sommes-nous pas en face de la faillite d'une certaine presse, incapable de faire passer au grand public des messages simples, et qui préfère rechercher le sensationnel, quitte à perdre de vue le fil directeur, l'essentiel ? Le résultat est là, on ne la croit plus, et on cherche par tous les moyens à avoir une vraie information. J'aurais aimé approfondir ce sujet avec mes interlocuteurs de ces neuf mois. L'occasion ne m'en a pas été donnée.

L'autre enseignement que j'ai tiré est un peu parallèle. J'ai trouvé l'ensemble de l'administration parisienne très frileuse face à l'information et à la communication. Ou bien on ne me croyait pas, j'étais pourtant sur place et rendais compte aussi fidèlement que je le pouvais, ou bien mes informations étaient considérées comme « inexportables ».

J'ai pourtant tiré, personnellement, de ces neuf mois de crise, une conviction : on peut tout dire aux gens, si on dit la vérité et surtout si on l'explique. Qu'on me dise que je n'ai pas su le faire, j'en prends acte, mais croyez-moi, j'ai la conviction d'avoir fait pour le mieux.

