

## La France est-elle réellement prête à faire face à une catastrophe majeure ?

par Claire BIOT\*

Les discussions de notre panel se sont centrées autour de deux idées fortes :

- ✓ la perte de crédibilité des élites techniques ;
- ✓ la difficulté de se préparer à faire face à un risque extrême (de probabilité très faible, mais aux conséquences considérables).

De là découlent la nécessité et la difficulté du débat public.

En conclusion, on verra que l'Etat, en tant que maître d'ouvrage, se doit d'être exemplaire.

Il existe une espèce de schizophrénie chez l'homme de la rue, en particulier dans les jeunes générations : la généralisation des systèmes d'information donne une fausse impression de perfection ; chacun pense en savoir autant que l'expert, sur n'importe quel sujet. A cela s'ajoutent les désaccords entre experts et la problématique de l'indépendance de l'expertise. Enfin, les ingénieurs ont du mal à comprendre que l'opinion publique priorise non pas nécessairement le raisonnement rationnel, mais la légitimité de celui qui communique.

Ainsi, pour préparer l'opinion face au risque, l'ingénieur devrait recevoir une formation à la pédagogie et à la communication, ce qui est rarement le cas. Tout cela conduit à une défiance de l'opinion publique vis-à-vis des élites techniques.

Or, on constate que, face à une catastrophe majeure, tout le monde – même les Républicains américains ! (1) – se tourne vers l'Etat. Face à une « marée noire » (comme celle qui s'est produite récemment dans le Golfe du Mexique), l'apparente improvisation des mesures visant à la pallier est frappante. Cela dit, une étude de danger aurait-elle dû inclure le scénario actuel, qui semble être le pire imaginable ? D'ailleurs, si elle avait été confrontée aux événements de Floride, la France aurait-elle fait mieux que les Américains ? Force est de constater qu'en France, sous la pression des restrictions budgétaires, l'Etat a du mal à conserver l'expertise nécessaire pour faire face à tous les risques. Car, pour ce faire, il faut être en mesure de réunir une masse critique suffisante de gens qui puissent échanger, et sur un sujet tel que la catastrophe écologique de Floride, cela n'était pas le cas. Faut-il mutualiser les moyens au niveau européen ?

Un intervenant fait remarquer que si, face à une telle catastrophe pétrolière, l'Etat français aurait très certainement été aussi démuni que l'Etat américain, les études de danger en amont et les restrictions de mise en œuvre de la plateforme en cas de faille de sécurité auraient sans doute

été plus strictes en France. Cela, d'autant plus que, selon un autre intervenant, BP est une société de *trading* pétrolier détenant très peu de culture technique, ce qui démontre la nécessité d'une intervention régalienne dans le contrôle des risques.

Nous connaissons aussi, en France, de telles éventualités de scénarios-catastrophes. Considérons, par exemple, le barrage de Vouglans, dans l'Ain : si celui-ci venait à se rompre, il y aurait six mètres d'eau, place Bellecour (dans le centre de Lyon), huit heures plus tard. Or, ce barrage présente des fissures qui ont amené à imaginer des scénarios alternatifs à sa vidange décennale classique, à des fins d'inspection. A quels risques faut-il se préparer ? Et quels sont les scénarios que l'on considère comme totalement exclus ?

Pour répondre collectivement à ces questions, on peut envisager le débat public, mais il ne faut surtout pas s'imaginer que celui-ci puisse être conclusif : en effet, sur certaines questions, il est déjà impossible d'obtenir l'unanimité entre ingénieurs ! Le débat public a pour finalité non pas de faire accepter le risque, mais bien de le rendre moindre. On entend toujours répéter que « le risque zéro n'existe pas »... Mais quand entendrons-nous un politique parler de « risque acceptable » ?

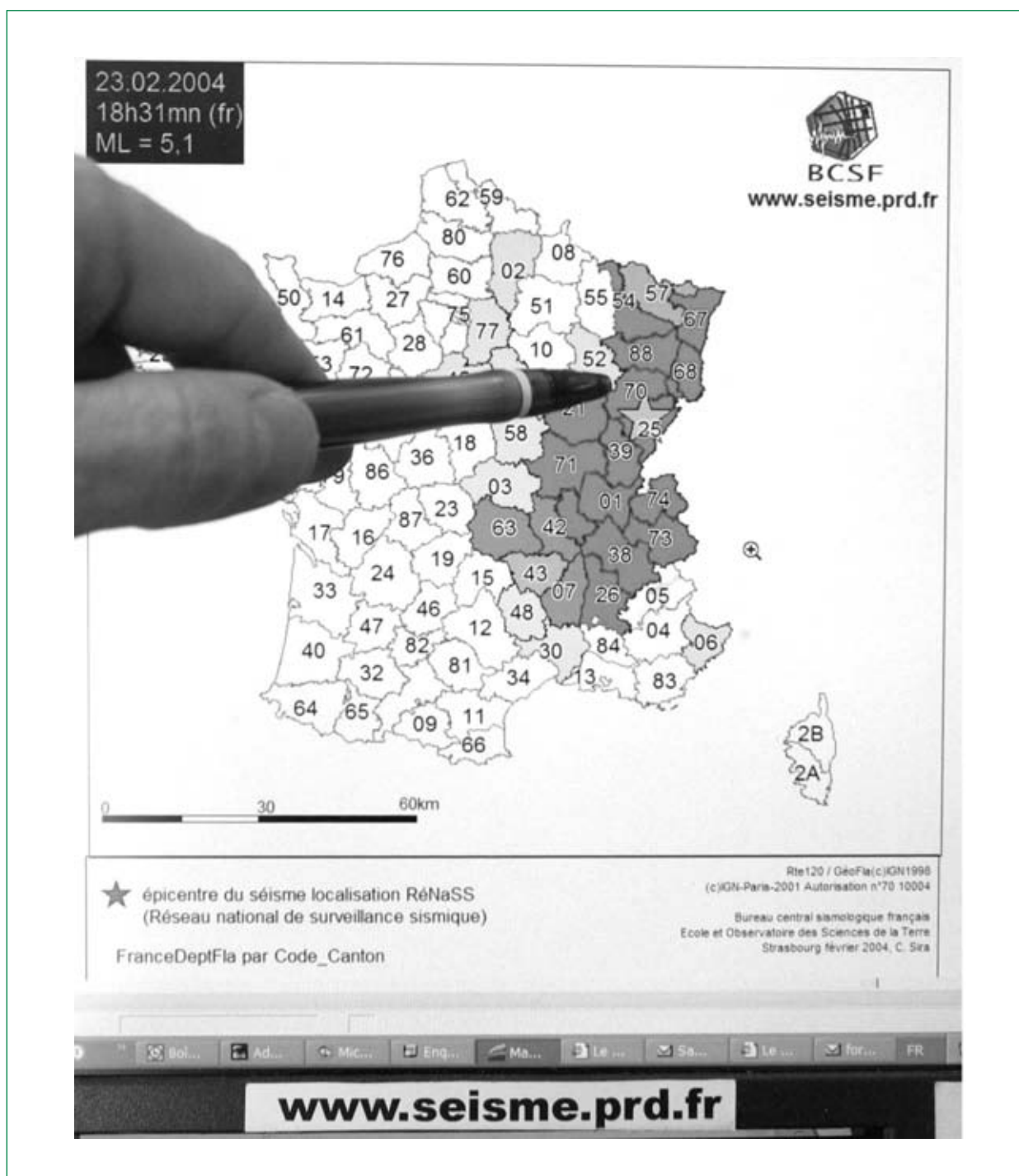
Pour illustrer ce propos, un intervenant rappelle qu'en France, quatre grandes villes sont exposées au risque sismique.

Parmi elles, Nice a fait de gros efforts pour se préparer (en se demandant où faire porter les efforts et comment communiquer) ; mais les trois autres villes menacées ne veulent pas en entendre parler...

Par ailleurs, le débat doit être bien préparé par les ingénieurs, car, autant la communication est importante, autant elle ne fait pas réellement partie de leur culture. Un intervenant demande en quoi les ingénieurs sont spécialement désignés pour communiquer sur le risque. La construction de la confiance passe, certes, par l'acceptation de la communication, mais elle ne s'y réduit pas : encore faut-il que l'intervenant sache de quoi il parle !

En outre, un débat public réussi passe par l'acceptation de l'échange : il faut « échanger, au risque de changer ».

Enfin, dans l'appréhension des risques extrêmes, il est impératif d'opérer un distinguo entre deux catégories : les risques naturels, d'une part, qui peuvent être collectivement assumés (comme le risque sismique au Japon, par exemple) et les risques technologiques et financiers, d'autre part, qui suscitent toujours une certaine méfiance dans l'opinion, car



© Christian Hartmann/SIPA

« Pour illustrer ce propos, un intervenant rappelle qu'en France, quatre grandes villes sont exposées au risque sismique ». Technicien du réseau national de surveillance sismique de Strasbourg indiquant l'épicentre du séisme du 23 février 2004 sur la carte de localisation des secousses ressenties par la population.

les industriels et l'Etat sont soupçonnés de jouer un double jeu. Un intervenant insiste sur le fait que, face à ces risques, l'Etat se doit d'être exemplaire, or, cela n'a pas toujours été le cas.

Nos institutions doivent absolument s'impliquer dans la préparation au risque et créer un climat de confiance, car il ne faut pas oublier que lorsque les choses tournent vraiment mal, tout le monde se tourne immédiatement vers l'Etat.

### Notes

\* Chercheur à l'institut Pasteur.

(1) Les intervenants faisaient ici allusion à l'accident de la plateforme pétrolière de British Petroleum (BP), dans le golfe du Mexique, au large des côtes de la Louisiane, le 22 avril 2010. A la date du 2 juin 2010, le pétrole continuait à fuir, malgré diverses tentatives de colmatage déployées par BP, de 2 à 3 millions de litres de pétrole se déversant quotidiennement dans l'océan atlantique.