

JEAN-PIERRE VAN BAELINGHEM
PRÉSIDENT DE LE FLOCH DÉPOLLUTION

« EN CAS DE PÉPIN, ON APPELLE TOUJOURS LES BRETONS! »

En 1978, quand l'Amoco Cadiz souille les côtes, c'est l'entreprise morlaisienne Le Floch qu'on appelle pour dépolluer. 40 ans après, certains acteurs privés restent incontournables pour traiter les catastrophes. Jean-Pierre Van Baelinghem, président de Le Floch Dépollution, explique pourquoi.

Le Télégramme: Torrey Canyon en 1967, Amoco Cadiz en 1978, Tanio en 1980, Exxon Valdez en 1989, Erika en 1999, Prestige fin 2002 ou, plus récemment, le TK Bremen en 2011... Autant de pollutions traitées par votre entreprise, Le Floch Dépollution. Toutes les marées noires se ressemblent-elles ?
Jean-Pierre Van Baelinghem : Non, évidemment ! Tout dépend du type de produit déversé et de l'endroit où il échoue. Si c'est dans l'eau, sur des rochers, sur une falaise, des galets ou sur une plage... Le coefficient de marée et la période de l'année jouent aussi car le polluant réagit différemment selon la météo. Pour l'Amoco, la grosse difficulté était l'étendue des zones touchées, dans des endroits pas simples d'accès. Avec, en plus, mais c'est pareil à chaque fois, une mauvaise météo. En cinquante ans, Le Floch a couvert un

Repères

L'entreprise Le Floch s'est lancée dans la dépollution pétrolière il y a cinquante ans, avec le naufrage du Torrey Canyon. Elle est basée depuis sa création dans la région morlaisienne, à Sainte-Sève, où se trouvent les entrepôts de stockage d'une partie du matériel. Elle emploie 30 à 50 personnes. À chaque chantier, la main-d'œuvre supplémentaire est employée en CDD ou en intérim, au niveau local. Le matériel est aussi loué sur place si besoin. En 2010, Jean-Pierre Van Baelinghem a pris la suite de Patrick Le Floch, le fils du fondateur de l'entreprise.

large spectre de situations. Cependant, chaque chantier reste particulier. On a du matériel : barrages, écrémeurs, pompes, filets, nettoyeurs... L'adapter à chaque cas représente le gros du travail. Pour le Prestige, par exemple, nous n'avons pas voulu réitérer l'erreur de l'Erika en enlevant trop de sable en même temps que le pétrole. On a modifié les cribleuses et utilisé un mélange eau-air pour faire ressortir l'hydrocarbure et limiter le volume de sable ramassé.

Comment ne pas être découragé face à de telles superficies polluées ?

Le maître-mot, c'est de ne pas se précipiter ! Il y a d'abord une période d'identification des zones polluées. Des premières mesures sont aussi prises pour éviter les dégâts immédiats. Ensuite, on programme ce qui peut attendre, comme le nettoyage. Tout cela, en fonction du produit, du terrain, de la météo et des marées. Ce qu'il faut éviter avant tout, c'est d'aggraver la pollution déjà existante.

Temporiser peut être compliqué quand une catastrophe est médiatisée...

Oui, il vaut mieux être sûr de soi ! Je me souviendrai toujours de ce jour de début janvier 2003, sur la plage de Lège-Cap-Ferret.

Le 31 décembre, les premières nappes de fioul du Prestige avaient atteint les côtes de l'Aquitaine.

J'étais avec mon équipe, sur place, pour expertise. Le temps était mauvais, il n'y avait personne. Et

là, j'apprends par le préfet de région que Jean-Pierre Raffarin arrive. Deux heures après, une noria de 4x4 débarque sur la plage : des gendarmes, la sécurité civile, des journalistes et bien sûr, le Premier ministre, accompagné du maire, d'Alain Juppé et de Roselyne Bachelot. Je vois encore Jean-Pierre Raffarin, avec ses bottes blanches, au bord de l'eau, tapotant dans la mer. Il se tourne vers moi et me demande : « Alors, monsieur Van Baelinghem ? Qu'est-ce qu'il faut faire ? » Je lui ai répondu : « Je vais d'abord vous dire ce qu'il ne faut pas faire. C'est ça ! Avec les 4x4, vous êtes en train d'enfouir le polluant dans le sable ! ». Je ne me suis pas laissé impressionner. À ce moment, c'était le professionnel qui parlait !

Selon vous, on va trop vite à certains moments ?

Oui, comme quand on fait venir l'armée ou les pompiers avec des tractopelles ! Pour l'Erika, 30 000 tonnes de pétrole se sont déversées et, à l'arrivée, 400 000 tonnes de déchets ont été à traiter. C'est douze fois plus ! Je vous donne un autre exemple : nettoyer le pétrole, sur une falaise, c'est simple. Pourtant, encore faut-il savoir récupérer le polluant pour ne pas qu'il tombe à la mer ! Chacun son job. La dépollution, c'est un métier. Il faut du matériel adapté, un savoir-faire et des gens formés.

Et les bénévoles ?

Je ne leur jette pas la pierre et ne nie pas leur bonne volonté. Cependant, ils ne prennent pas toujours de précautions eux non plus... Leur action doit rester limitée, pour venir en aide

à la faune touchée par exemple.

Comment Le Floch Dépollution parvient-elle à obtenir autant de chantiers à travers le monde ?

Avec nous, les armateurs et les assureurs savent que le boulot sera fait ! Nous sommes connus et reconnus par le Club, l'association qui regroupe tout ce qui tourne autour du transport maritime. Adaptabilité, mobilité et réactivité. Ces trois termes nous qualifient le mieux. J'ai toujours sept à huit personnes prêtes à partir. C'est un état d'esprit : plus le truc est difficile, plus on est motivé ! En 2011, on a dépollué une île au milieu de l'océan Atlantique. Dès le lendemain du naufrage du MS Olivia, j'avais un gars au Cap, en Afrique du Sud, pour organiser toute la logistique. Trois jours après, un navire russe était affrété, prêt à partir. Après cinq jours de mer, on était sur place, à Tristan da Cunha, pour nettoyer les falaises et criques souillées par le pétrole. C'était vraiment un chantier hors normes, loin de tout. On a évacué les déchets par hélicoptère. On a même nourri des oiseaux, les gorfous, pour les sauver !

Quel est le chantier qui vous a le plus marqué ?

C'était au sud de Madagascar, après le naufrage du Gulser Ana, en 2009. Là encore, dans un endroit totalement inaccessible. Il

fallu hélicopter les équipes et le matériel. Sur place, on a embauché la population locale pour travailler sur le chantier. Des pêcheurs qui, à cause de la marée noire, avaient perdu leur outil de travail. On les a

formés, on les a équipés et on les a payés. C'était valorisant pour eux car ils ont contribué à la restauration de leur lieu de vie !

Heureusement, il n'y a pas une marée noire tous les jours.

Comment fait Le Floch Dépollution pour vivre quand il n'y a pas de chantier ?

Il a fallu diversifier nos activités. En 2016, la dépollution pétrolière a représenté 25% des activités du groupe. D'autres années, on est voisin de zéro. Alors, on a misé sur ce qu'on savait faire dans d'autres domaines. L'industrie notamment. C'est nous qui avons nettoyé après l'explosion de l'usine AZF, à Toulouse, en 2001. Un chantier remporté face à des mastodontes du secteur tels que Veolia ou Suez ! Le Floch Dépollution appartient à un groupe qui réunit de nombreuses petites sociétés spécialisées dans les métiers de l'environnement : la valorisation des déchets de raffineries, de stations d'épuration, des déchets électriques, des huiles du secteur automobiles.

À chaque fois, on a ce souci de réduire la pollution et les déchets. On est un peu les écolos de la dépollution. Nous avons aussi misé sur l'anticipation des catastrophes en vendant du matériel de dépollution à des entreprises comme Total et en formant les personnels. On pourrait croire que nous sommes un Petit Poucet dans le secteur mais on a de très grosses références, surtout à l'étranger. La preuve : en cas de pépin, c'est toujours les Bretons qu'on appelle ! ● Propos recueillis par Monique Kéramnés

"PLUS LE TRUC EST DIFFICILE, PLUS ON EST MOTIVÉ !"