

LE RÔLE DU PRÉFET DANS LA LUTTE À TERRE CONTRE LES POLLUTIONS MARITIMES

par

Rémi THUAU

Préfet de la Mayenne

Décembre 1999 : naufrage du pétrolier Erika dans l'Atlantique au large de la pointe de Penmarch avec 30 000 tonnes de fuel lourd à bord.

Octobre 2000 : naufrage du chimiquier Ievoli Sun, en Manche au large du Cotentin, avec 5 000 tonnes de produits chimiques.

Novembre 2002 : naufrage du pétrolier Prestige dans l'Atlantique face aux côtes galiciennes avec 80 000 tonnes de fuel lourd.

Décembre 2002 : échouage du roulier Tricolor en mer du Nord face au Pas de Calais avec plusieurs milliers de véhicules à bord.

Catastrophes aux conséquences d'ampleur très différente, ces naufrages ont cependant fortement marqué l'opinion, qui s'émeut et s'indigne de leur répétition. Les navires en cause étaient d'âge et d'état très variables, et présentaient des risques inégaux. Il n'en reste pas moins que le sentiment prévaut, largement relayé par les médias, que rien n'avance pour faire cesser ces accidents et leur cortège de conséquences désastreuses pour les hommes et leur environnement.

Ce serait méconnaître les efforts accomplis depuis 3 ans pour renforcer la sécurité maritime notamment dans le cadre des dispositions en cours d'élaboration ou de mise en œuvre au niveau européen. Mais en dernier ressort, c'est à terre que se joue la partie.

A cet égard, les préfets ont un rôle essentiel dans l'organisation et la mise en œuvre des moyens nécessaires à la lutte contre la pollution provoquée par ces naufrages, ainsi que dans la gestion de l'ensemble des conséquences qu'elle entraîne.

Les expériences successives et rapprochées dans le temps de l'Erika et du Ievoli Sun, survenues à peu près au même moment que d'autres catastrophes de grande ampleur, ont conduit le gouvernement à faire évoluer l'organisation

administrative pour lui permettre de mieux répondre aux enjeux. La répartition des missions entre les différents niveaux de l'administration préfectorale s'en est trouvée modifiée. Le présent article s'efforce de préciser les compétences et leur articulation.

I. Le préfet du département dispose d'une compétence de droit commun pour le traitement de ce genre de catastrophe, dans ses conséquences à terre ;

II. Des adaptations significatives ont été apportées, à la lumière des catastrophes récentes, dans le sens du renforcement des compétences du préfet de zone et de la clarification des rôles respectifs des différentes autorités.

I. COMPÉTENCE DE DROIT COMMUN DU PRÉFET DU DÉPARTEMENT

***Le préfet est l'autorité compétente
en matière de sécurité civile
dans le département***

En application de la loi n° 87.565 du 22 juillet 1987 relative à l'organisation de la sécurité civile, le préfet assure la direction des opérations de secours particulièrement en cas de déclenchement, dont la décision lui incombe, du plan ORSEC ou d'un plan d'urgence (plan particulier d'intervention, plan de secours spécialisé, plan destiné à porter secours à un grand nombre de victimes).

A ce titre, il est en charge du plan Polmar-terre, qu'il approuve et met en œuvre le cas échéant. Appartenant à la catégorie générique des plans ORSEC, le plan Polmar-terre a pour objet la lutte contre les effets à terre d'une pollution maritime. Son déclenchement intervient si les circonstances le nécessitent, à la suite du plan Polmar-mer, qui relève quant à lui du préfet maritime. En principe, le plan

Polmar-terre n'est mis en œuvre que si une pollution affecte ou est sur le point d'affecter la côte.

Le déclenchement du plan Polmar entraîne la mise en place à la préfecture d'un PC fixe, comprenant les représentants de l'ensemble des services intervenant à un titre ou à un autre dans la gestion de la crise, et doté d'une cellule financière. Sur le terrain, sont également institués des PC opérationnels. Dans le cas de l'Erika, ils ont été habituellement implantés dans les sous-préfectures. Les sous-préfets ont pu enfin être amenés à coordonner des PC avancés, en charge eux-mêmes de plusieurs chantiers de nettoyage, et dont la direction a été confiée à des services différents selon les départements (SDIS, Equipement, etc.).

Dans le cas du naufrage du Ievoli Sun en Manche en octobre 2000, le plan Polmar-terre a toutefois été déclenché préventivement et est resté en vigueur plusieurs mois alors que la pollution chimique n'a pratiquement pas atteint les côtes du Cotentin. L'objectif recherché était double : d'une part la structuration formelle du dispositif de crise mise en place à la préfecture de la Manche, d'autre part la prise en charge sur crédits Polmar des frais engagés pour les missions de prévention et de suivi de la situation à terre.

Dans ce genre de situation l'action du préfet de département est multiforme

Une pollution maritime atteignant les côtes affecte tous les aspects de la sécurité dont la charge incombe au préfet : sécurité des biens (par la lutte contre les atteintes à l'environnement), sécurité des personnes au plan sanitaire par la lutte contre la toxicité du produit polluant (au niveau du nettoyage du littoral, ou dans le cadre de la surveillance de la qualité des produits de mer), sécurité publique par la mise en œuvre des mesures de police destinées à interdire l'accès aux plages, à faciliter le travail des équipes de nettoyage, etc. Il revient alors au préfet de mettre en œuvre tous les moyens adéquats.

La gestion de ce type de crise l'autorise, en application de la loi de 1987 précitée, à mettre en œuvre le pouvoir de réquisition qui lui permet d'obtenir la disposition d'urgence, et prioritaire, des moyens privés nécessaires.

Le déclenchement du plan Polmar ouvre en outre la possibilité de recourir au fonds Polmar pour couvrir l'ensemble des frais engagés. Pour mémoire, on rappellera que la mise en œuvre des plans Polmar-mer et Polmar-terre a conduit

à l'engagement par les pouvoirs publics, pour lutter contre la pollution causée par l'Erika (non comprises les dépenses de Total Fina Elf pour le pompage de l'épave et le traitement des déchets) de près de 150 millions d'€ de dépenses, dont 134,7 millions sur fonds Polmar, lesquels ont été consacrés à près de 90 % aux plans Polmar-terre.

Le préfet du département reçoit enfin, en tant que de besoin, le renfort des moyens nécessaires pour faire face à la crise qu'il a à gérer. Il doit à cet égard assurer, dans l'immédiat, une forte montée en puissance de son état-major et est susceptible de recevoir à cette fin le concours de la direction de la défense et de la sécurité civiles du ministère de l'Intérieur qui peut lui adjoindre une MASC (mission d'assistance de sécurité civile), élément léger composé de 2 officiers ou sous-officiers, ou davantage, en provenance des corps de sapeurs-pompiers ou des unités d'instruction de la sécurité civile (UISC) et rompus aux missions d'état-major en période de crise. Il reçoit aussi les renforts d'effectifs et de matériels publics nécessaires à la lutte contre la pollution sur le terrain (cf. *supra*).

Comme on l'a constaté après le naufrage de l'Erika, et maintenant celui du Prestige, il faut aussi pouvoir tenir dans la durée qui est une dimension dont on a rarement conscience en début de crise. Faute de pouvoir disposer comme auparavant de l'appoint d'officiers de réserve, un nombre croissant de préfectures organisent maintenant, pour assurer la continuité de la mission, des dispositifs sollicitant l'ensemble des personnels de préfecture par roulement.

Mais cette compétence est aussi en partie partagée

• Une compétence partagée en fait :

Elle implique en effet de traiter avec un ensemble d'acteurs dont les motivations sont différentes, voire contradictoires : élus, chefs d'entreprises, associations de protection de l'environnement, bénévoles, médias.

La tentation est grande pour l'élu en première ligne qui est le maire, responsable de l'ordre, de la sécurité et de la salubrité dans sa commune, de nettoyer le plus vite possible, réaction normale eu égard au traumatisme créé par l'arrivée d'une pollution massive; il s'agit aussi d'éviter le risque d'une image ternie, dont on connaît bien les effets, en termes de chute de la fréquentation touristique dans des régions dont c'est une des activités économiques essentielles. Mais les effets d'un nettoyage rapide

mettant en œuvre des engins mécaniques lourds et un dispositif précipité d'évacuation des déchets peuvent nuire à l'intégrité des plages et de la flore avoisinante ainsi que de l'arrière des plages et des voiries d'accès.

Par ailleurs, il est difficile de récuser les bonnes volontés qui se manifestent, mais des bénévoles inexpérimentés, mal équipés, mal encadrés et intervenant trop tôt, risquent de faire un travail inutile voire contreproductif, dans des conditions qui peuvent de surcroît être préjudiciables à leur santé.

Il faut se souvenir, à la suite du naufrage de l'Erika, de la polémique un moment soulevée à propos de la toxicité du fuel lourd ramassé sur les plages : il avait été alors reproché aux pouvoirs publics de n'avoir pas pris assez de précautions en matière de recommandations ou d'équipements au bénéfice des bénévoles ayant participé au nettoyage. Il en est résulté le déclenchement d'actions judiciaires contre des préfets des départements concernés pour mise en danger de la vie d'autrui, actions qui n'ont d'ailleurs pas prospéré.

Cet exemple illustre la difficulté de concilier le traitement en urgence d'une situation de crise et l'application du principe de prévention dans l'organisation des secours et la mise en œuvre des effectifs y participant.

• Une compétence partagée en droit :

C'est le cas en toutes circonstances avec le préfet maritime, même si la notion de partage peut paraître excessive. Ce peut être le cas avec le préfet de zone de défense si l'ampleur de la catastrophe ou ses particularités le justifient.

Le partage de compétences avec le préfet maritime s'impose par la force des choses, d'abord parce que les décisions de ce dernier, chargé de l'action de l'État en mer, peuvent se répercuter sur le littoral dont le préfet de département a la charge, ensuite et secondairement parce que la bande dite des 300 mètres à partir du littoral où s'exerce en principe la compétence départementale n'est guère accessible par les moyens dont dispose le préfet de département.

La coordination de l'action de l'un et de l'autre est évidemment indispensable et est facilitée par l'échange d'officiers de liaison au sein de leurs états-majors de crise.

Les moyens d'observation et les informations dont dispose le préfet maritime peuvent en retour être d'une aide précieuse aux décisions des préfets du département, s'agissant notamment du suivi du déplacement des nappes.

Cependant, les conditions atmosphériques qui prévalent pendant les périodes où ont lieu habituellement ces accidents rendent les observations difficiles : de plus, le nombre limité de moyens ne permettent pas toujours de couvrir de façon exhaustive les zones à surveiller.

Les rapports avec le préfet de la zone de défense sont quant à eux variables selon l'ampleur de l'événement : si les effets d'une catastrophe maritime sont localisés dans un département, le préfet de zone n'est en principe sollicité que pour apporter le concours des moyens en effectifs ou en matériel dont ne dispose pas le préfet de département. Il joue là son rôle premier d'échelon de recours, dans l'hypothèse où les moyens en cause peuvent être obtenus dans le ressort de la zone. Sinon, c'est le niveau national qui intervient en renfort, le Ministère de l'Intérieur, de la Sécurité intérieure et des Libertés locales (Direction de la défense et de la sécurité civiles) étant dans ce cas pilote.

Si une catastrophe affecte plusieurs départements, le préfet de l'un d'entre eux peut, en application de la loi du 22 juillet 1987, être désigné par le Premier ministre pour assurer la direction d'ensemble des opérations de secours. C'est sur cette base, dans un premier temps, après le naufrage de l'Erika, que le préfet de Charente-Maritime avait été choisi comme coordinateur, compte tenu du lieu d'impact de la pollution initialement prévu.

Mais en matière de lutte contre la pollution, la circulaire du Premier ministre du 17 décembre 1997, depuis lors abrogée, prévoyait aussi qu'une mission de coordination puisse être attribuée au préfet de zone. C'est ainsi que, compte tenu du déplacement du centre de gravité, par rapport aux prévisions initiales, de la pollution causée par l'Erika, qui a finalement touché le Finistère, le Morbihan, la Loire-Atlantique et la Vendée, la coordination a été transférée au préfet de la zone de défense ouest fin décembre 1999 et centrée sur l'allocation des moyens en personnels et en matériels.

Cette coordination, animée auprès du préfet de zone par le préfet délégué pour la sécurité et la défense, et appuyée sur le Cozad (Centre opérationnel zonal d'aide à la décision), a été essentielle pendant les 6 premiers mois de l'année 2000, au cours desquels a été opéré le nettoyage des plages sur la base d'un plan systématique de nettoyage que le gouvernement avait demandé au préfet de zone d'élaborer. Compte tenu de l'ampleur de la catastrophe, le niveau zonal est en réalité resté actif jusqu'à l'été 2001.

La pratique peut conduire à une conception extensive de la coordination confiée au préfet de zone. Le naufrage du chimiquier Ievoli Sun en est un exemple. Instruit par l'expérience de l'Erika moins d'un an auparavant, le gouvernement a décidé dès le lendemain de mettre en œuvre une coordination zonale, alors que la pollution n'atteignait pas encore les côtes. La mission assignée était de mobiliser et coordonner l'ensemble des moyens nécessaires à une éventuelle lutte à terre contre la pollution, d'organiser en liaison avec le préfet de la Manche les prélèvements atmosphériques à terre afin d'évaluer les teneurs et les risques susceptibles de résulter des émanations de produits chimiques s'échappant de l'épave, enfin d'assurer la communication synthétique sur ces résultats, ainsi que sur ceux recueillis en mer par les services du préfet maritime de la Manche et de la Mer du Nord.

Après coup, l'intervention zonale peut apparaître disproportionnée et était sans doute pesante pour le préfet de la Manche, seul virtuellement concerné par les conséquences d'une éventuelle pollution. Conduite jusqu'à début juin 2001, elle a permis cependant de cerner plus immédiatement les effets des produits en cause et de maîtriser plus efficacement la communication que cela n'avait pas été le cas après le naufrage de l'Erika.

Ces deux épisodes vécus de 1999 à 2001, quoique de nature et d'ampleur différente, illustrent bien la variété des pratiques administratives et organisationnelles fondées sur les mêmes textes de base, mais nourries par l'expérience.

II. DES ADAPTATIONS SIGNIFICATIVES À LA LUMIÈRE DES EXPÉRIENCES RÉCENTES

Le travail effectué sous la responsabilité du préfet de la zone de défense ouest et des préfets de département a permis de relever le défi lancé, et d'atteindre l'objectif fixé qui était de restituer le littoral autant que possible dans son état normal avant la saison touristique de l'été 2000. La catastrophe de l'Erika a cependant mis en lumière la nécessité de progresser sur les points suivants :

● Améliorer la prévision :

Le modèle de prévision Mothy, utilisé par Météo France avait à l'époque manqué de fiabilité. Pour autant, il ne s'agit pas de jeter la pierre à Météo France, dans la mesure où cet outil destiné à anticiper la dérive des nappes de pétrole n'en était alors qu'au stade de l'expérimentation. Cette nécessité d'améliorer

la prévision était, faut-il le rappeler, apparue aussi de façon criante après les tempêtes de fin 1999, et a abouti à la réforme de l'alerte météo mise en œuvre à partir d'octobre 2001.

● Mettre en place sans délai la coordination sur un territoire élargi :

Sans doute n'imaginait-on pas que la pollution allait frapper environ 400 km de côtes. Mais rétrospectivement, le fait de confier cette coordination à une préfecture du département ne disposant pas structurellement d'un dispositif préarmé de gestion de crise ne pouvait répondre efficacement aux besoins de plusieurs départements. De plus, le délai de transfert de cette coordination au niveau zonal s'est avéré beaucoup trop long, puisque plus de deux semaines et demie se sont écoulées entre le naufrage, le 12 décembre 1999, et la décision gouvernementale, le 28 décembre.

● Disposer rapidement d'une expertise reconnue et admise par tous :

La controverse sur le caractère cancérigène ou non du fuel déversé par l'Erika, déjà mentionnée plus haut, a ainsi été le résultat d'une part de la lenteur avec laquelle les pouvoirs publics ont alors répondu aux questions posées à ce sujet, d'autre part de l'insuffisante harmonisation des réponses données par les différents organismes publics qui ont estimé être habilités à répondre, enfin de l'absence supposée d'indépendance de ces organismes. Ces trois phénomènes conjugués ont contribué à affaiblir la crédibilité du discours de l'État sur ce point.

● Communiquer rapidement, de façon homogène et transparente :

Lors de la catastrophe de l'Erika, la communication publique a été mal coordonnée entre le niveau gouvernemental et le niveau territorial; elle est intervenue souvent trop tard par rapport aux informations fournies par d'autres acteurs, eux-mêmes d'ailleurs parfois jugés plus fiables; enfin l'importance des moyens nouveaux tels qu'Internet a été sous-estimée.

C'est ainsi qu'à la suite du naufrage, un laboratoire quasi inconnu dont la fiabilité s'est ensuite avérée sujette à caution, a pu avant que les pouvoirs publics n'aient réagi, diffuser sur Internet des informations très contestables et alarmistes qui ont été reprises à grande échelle par les médias, concernant la toxicité du fuel.

● **Associer plus étroitement tous les acteurs de la gestion de crise :**

Cette association est nécessaire dès le stade de la préparation des plans de secours. Si le rôle des collectivités locales était déjà pris en compte, notamment s'agissant des communes, en raison des responsabilités traditionnelles des maires en matière de sécurité, tel n'était pas le cas, en revanche pour les conseils généraux et les conseils régionaux. Il faut également signaler qu'à l'époque de l'Erika il n'avait pas encore été tenu compte dans l'organisation des secours, de l'évolution de l'appareil d'État lui-même avec par exemple l'émergence d'administrations nouvelles telles que celle en charge de l'environnement (DIREN). Enfin, les questions posées par la place du bénévolat avec ses implications pratiques sur le terrain en termes d'organisation et de responsabilité mais aussi, sur un plan plus politique, quant à la prise en compte de ce phénomène dans les rapports entre les pouvoirs publics et les citoyens, devraient également à l'avenir être traitées.

Sur la base de ces constats, les pratiques ont heureusement évolué avant même les textes. Les dispositions mises en place à la suite du naufrage du Ievoli Sun fin 2000 début 2001 en attestent, comme il a été indiqué précédemment à propos des questions de coordination et de communication. De même, à l'occasion de cet événement, le préfet de zone a-t-il mis en place immédiatement une expertise scientifique fiable et incontestable, sous la forme d'un comité zonal d'experts composé de représentants des organismes suivants : CIREO (cellule régionale épidémiologique de l'ouest), AFSSA, centre anti-poison, IFREMER, INERIS, INRS, institution de veille sanitaire, Météo France, CEDRE, qui, complétant les travaux menés par un comité similaire au plan national, a pu répondre rapidement aux préoccupations des habitants et des médias concernant l'impact des produits chimiques transportés par le Ievoli Sun.

Ces dispositions ont contribué à gérer de manière satisfaisante cette catastrophe qui était certes de moindre ampleur que celle survenue l'année précédente, mais qui du fait de la récurrence de ce type d'événement et de la nature des produits en cause avait suscité une vive émotion jusque et y compris au plan international.

Il n'en demeure pas moins que ces événements successifs, s'ajoutant à l'épisode catastrophique des grandes tempêtes de fin 1999 ont rendu nécessaire une refonte des textes applicables à la gestion de ce type de crise caractérisé notam-

ment par un vaste champ géographique. Cette refonte aboutit à une évolution non négligeable dans la répartition des compétences entre les différents niveaux d'administration préfectorale.

● **Le décret n° 2002-84 du 16 janvier 2002 relatif aux pouvoirs des préfets de zone accroît les prérogatives de ces derniers en matière de sécurité civile :**

C'est ainsi que, dans le domaine de la sécurité civile, le préfet de zone prépare et met en œuvre l'ensemble des mesures de prévention, de protection des biens et de l'environnement dans le cadre de la zone. Il coordonne l'élaboration des plans départementaux et s'assure de leur exécution (article 7 du décret).

Plus spécifiquement, lorsque des opérations terrestres liées à une pollution maritime sont engagées, le préfet de zone établit la synthèse des informations, coordonne l'action à terre et s'assure de la cohérence des actions terrestres et maritimes (article 8).

Enfin, lorsqu'un événement nécessite la gestion simultanée de moyens en mer et à terre, le préfet de zone délègue au sein de l'état-major du préfet maritime un ou plusieurs membres de l'état-major de zone et le préfet maritime délègue un ou plusieurs de ses subordonnés au sein de l'état-major de zone (article 19).

● **L'instruction du Premier ministre du 2 avril 2001 relative à l'intervention des pouvoirs publics en cas d'accidents maritimes majeurs,** élaborée par le secrétaire général de la mer refond les dispositifs antérieurs et conforte le rôle du préfet de zone, sans pour autant remettre en cause le rôle du préfet du département dans la direction des opérations de secours.

Cette instruction précise la définition des responsabilités et met l'accent sur un ensemble de points dont principalement : l'amélioration de la planification, la coordination terre-mer, l'entretien d'une capacité d'expertise immédiate, la concertation des pouvoirs publics avec les élus et la société civile, la qualité dans la communication répondant à un souci de transparence.

L'interdépendance des départements implique ainsi, en matière de planification, que les volets terrestres de deux plans de secours départementaux (plan Polmar-terre, ou plan de secours à naufragés) puissent être mise en œuvre de façon cohérente et complémentaire, ce qui implique qu'ils aient été établis en concertation.

● *La circulaire du Premier ministre du 4 mars 2002 relative à la mise en vigueur d'instructions traitant de la lutte contre les pollutions accidentelles du milieu marin et de l'établissement des plans de secours à naufragés*, assortie de trois instructions du même jour sur la lutte contre la pollution du milieu marin, le fonds d'intervention contre les pollutions accidentelles et l'établissement des plans de secours à naufragés en cas de sinistre majeur sur un navire à passagers, complète le nouveau dispositif réglementaire.

Cette circulaire met l'accent sur la coordination du dispositif au niveau interministériel et dans le ressort de la zone de défense.

Ces nouvelles dispositions ont, malheureusement, trouvé à s'appliquer avec le naufrage du Prestige au large des côtes espagnoles. Rappelons que ce sont environ 300 km de côtes françaises, qui sont souillées en Pyrénées-Atlantiques, dans les Landes, en Gironde et en Charente-Maritime, sur un linéaire total de 500 km dans ces départements.

Il faut tout d'abord noter l'automatisme de la prise en charge, par le préfet de la zone de défense sud-ouest, de la coordination de l'ensemble des opérations. Il n'y a pas eu besoin de décision préliminaire et expresse du gouvernement pour ce faire. Le préfet de la zone de défense sud-ouest est de surcroît compétent sur l'intégralité du littoral touché, ce qui n'aurait pas été le cas avant la suppression en 2000 de deux zones de défense, dont l'une, celle du centre-ouest, (chef-lieu Orléans), était compétente jusqu'en Charente-Maritime.

En revanche, le volet financier de la gestion de la crise a fait l'objet d'une décision interministérielle particulière qui a consisté à confier au préfet de zone et à lui seul la gestion des fonds Polmar, avec l'attribution d'un code ordonnateur spécifique. Il s'agit là d'une avancée intéressante, quand on sait qu'au moment

de l'élaboration du décret du 16 janvier 2002, plusieurs ministères s'étaient opposés avec succès à l'obtention par les préfets de zone des qualités de la compétence d'ordonnateur secondaire.

Le dispositif de prévision de Météo France n'a pas déçu, les relations nouées avec le préfet maritime de l'Atlantique ont permis de caler de manière pragmatique les dispositions en matière d'observation et d'intervention en mer, au plus près du littoral. C'est ainsi en particulier qu'il a été convenu que le préfet maritime aurait la charge de l'intervention dans le cadre des 300 mètres, relevant en principe de la compétence des préfets de département.

Enfin, il convient de souligner l'importance du travail effectué en mer pour lutter contre la pollution. C'est ainsi que, mi février 2003, plus de 16 500 tonnes de produits lourds avaient été récupérées en mer, contre 1 200 tonnes à l'époque de l'Erika. Quand on sait qu'une tonne de pétrole échappée et parvenue à terre se traduit par 10 tonnes de déchets, on mesure l'impact positif de ce ramassage avant l'arrivée à terre.

L'aggiornamento des textes, on le voit, n'a pas pour effet de remettre en cause les responsabilités premières des préfets de département qui, au plus près du terrain, conservent la mission essentielle de définir et mettre en œuvre, en liaison avec leurs interlocuteurs habituels élus et de la société civile, les priorités d'action dans la lutte contre la pollution et ses conséquences.

Il permet en revanche d'améliorer la réponse des pouvoirs publics face à des catastrophes de grande ampleur, portant sur un territoire plus étendu que le département, et s'inscrit dans les orientations majeures de la modernisation de l'État que constituent l'appréhension globale des problèmes, le décloisonnement, la coordination, le partenariat et la transparence.

R.T.