



La Manche, qui est l'une des principales routes maritimes mondiales, a vu passer, en 2006, environ 20 % du trafic maritime mondial, soit près de 71 000 navires supérieurs à 300 TJB. La configuration géographique très resserrée de cette zone à forte densité de trafic en fait un véritable goulet d'étranglement où de multiples flux commerciaux s'entremêlent et les conflits d'usage sont nombreux. Les prévisions d'évolution du commerce mondial laissent à penser que cette densification du trafic maritime mondial va se poursuivre dans les années à venir, tout comme l'exploitation de l'espace maritime par d'autres activités (ferries à passagers, éoliennes en mer, extraction de granulats marins, plaisance, pêche, etc.). Par conséquent, **si la sécurité maritime est déjà un enjeu essentiel de l'Espace Manche, elle tendra à le devenir davantage encore dans les années à venir.**

La Manche n'est pas seulement une zone à forte densité de trafic ; elle est aussi, de fait, une zone très accidentogène, dans laquelle près de 40% des accidents sont causés par des collisions entre navires. Avec plus de 313 millions de tonnes de produits dangereux transportés en 2006, un accident maritime, outre la sauvegarde de la vie des équipages, a tôt fait d'avoir des conséquences majeures pour l'environnement et les populations riveraines. L'analyse des principales pollutions survenues dans la Manche prouve que de tels événements dommageables se produisent régulièrement dans cet espace. Une cinquantaine de pollutions par hydrocarbures (supérieures à 50 tonnes déversées) a été recensée depuis les années 1960, soit en moyenne une par an, dont quelques-unes des principales pollutions mondiales (*Torrey Canyon* et *Amoco Cadiz* notamment). Et si la fréquence des pollutions par hydrocarbures tend à diminuer, les années 1980 ont vu l'apparition des pollutions par produits chimiques, et les années 1990 celle de pollutions atypiques. En conséquence, le risque de pollution maritime en Manche ne diminue pas, il change de nature et se complexifie, ce qui nécessite une adaptation constante des autorités françaises et britanniques pour se préparer à gérer de tels événements. En matière de sécurité maritime, la Manche constitue donc **une zone à haut risque, très spécifique par rapport aux autres façades maritimes européennes et mondiales.** C'est pourquoi étudier les caractéristiques du trafic en Manche présente un intérêt indéniable en raison de la richesse et de la complexité des aspects à prendre en compte, mais surtout de l'enjeu essentiel que constitue cette analyse, tant pour les autorités françaises et britanniques directement concernées que pour l'Union

européenne toute entière. En effet, une part très significative des échanges commerciaux européens transite par la Manche. Par conséquent, si un événement maritime majeur devait perturber le trafic en Manche, c'est toute l'économie de l'Union qui s'en trouverait impactée.

Outre ces enjeux, il convient de remarquer que la Manche est un espace cohérent, à étudier en tant que tel, avec son fonctionnement propre, son identité et ses spécificités. Il s'agit en effet d'un lieu de transit, d'où les notions de "Manche élargie" ou de "Manche et ses abords" que nous avons utilisé dans cette étude. Cet espace est en relation avec d'autres, l'Atlantique et la mer du Nord. La Manche ne se caractérise donc pas uniquement par la densité de son trafic commercial mais aussi par la multiplicité des usages de l'espace maritime. **Zone de transit, la Manche est aussi une entité à part entière.**

Zone d'échanges en relation avec d'autres espaces, la Manche est avant tout une **frontière**, et ce, à double titre. Elle est, tout d'abord, une **frontière entre la France et le Royaume-Uni**. Les autorités maritimes de ces deux pays l'ont d'ailleurs très bien compris depuis les années 1960 en développant des accords de coopération et des partenariats renforcés en matière de sécurité maritime. Très tôt, elles ont eu conscience de devoir gérer cet espace en commun, ce qui donne lieu aujourd'hui à l'une des coopérations les plus développées et opérationnelles en matière de sécurité maritime entre deux États. À terre, les gestions française et britannique des pollutions maritimes diffèrent. Il n'y a pas lieu de tenter de les rapprocher. Néanmoins, cette étude montre que les autorités, notamment les autorités locales, ont grand intérêt à connaître le mode de fonctionnement de leurs homologues outre-manche. Il ne s'agit pas de transposer un système vers l'autre mais d'échanger de bonnes pratiques. C'est là tout l'intérêt des programmes européens : créer du lien entre les acteurs et échanger sur les difficultés rencontrées et solutions apportées par chacun. Sur ce point, cette étude est l'occasion d'échanges très fructueux entre les partenaires français et britanniques.

PROPOSITIONS POUR AMÉLIORER LA RÉPONSE DES AUTORITÉS FRANÇAISES AUX POLLUTIONS MARITIMES

1. Rendre les plans de secours plus opérationnels
2. Mettre en place une planification d'urgence au sein de toutes les collectivités locales
3. Actualiser régulièrement les plans de secours avec une adaptation constante aux risques spécifiques à chaque territoire
4. Mettre en place une veille opérationnelle
5. Développer des formations systématiques pour les décideurs et les techniciens
6. Créer une culture réseau

PROPOSITIONS POUR AMÉLIORER LA RÉPONSE DES AUTORITÉS BRITANNIQUES AUX POLLUTIONS MARITIMES

1. Améliorer la coordination générale de l'ensemble des acteurs
2. Utiliser l'approche adaptative comme système de gestion des opérations de secours et rationaliser la réponse des autorités
3. Trouver des solutions pérennes de financement de la formation et de la gestion des opérations de secours et anti-pollution, notamment au sein des collectivités locales
4. Affiner l'évaluation des risques spécifiques à chaque comté
5. Recourir à des systèmes de simulation pour réduire les coûts de formation et d'anticipation de crise
6. Améliorer la communication avant et pendant la crise

PROPOSITIONS DE COOPÉRATION FUTURE ENTRE LA FRANCE ET LE ROYAUME-UNI EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ MARITIME

1. Poursuivre la conduite d'études spécifiques à la Manche en raison de la cohérence de cet espace
2. Développer la collecte et le traitement de données homogènes et comparables de part et d'autre de la Manche, de façon continue dans le temps, sur le trafic maritime et la vulnérabilité des espaces littoraux
3. Créer une base de données commune transmanche sur le trafic maritime et la vulnérabilité des espaces littoraux accessible aux décideurs et aux chercheurs
4. Améliorer l'évaluation des risques et affiner les mesures de prévention et de préparation
5. Poursuivre l'échange de bonnes pratiques entre les autorités terrestres françaises et britanniques, en particulier en matière de formation et d'exercice
6. Envisager une communication de crise conjointe entre le préfet maritime et le SOSREP en cas d'accident maritime majeur impliquant la responsabilité des deux pays



La gestion des pollutions maritimes dans l'Espace Manche

Analyse comparative des risques et des dispositifs anti-pollution

Cyan 02 96 61 70 71 | 09/07 | Espin vert, imprimé dans le respect de l'environnement



RECHERCHE MENÉE PAR



AVEC LE CONCOURS DE



COORDONNÉE PAR

Conseil général des Côtes d'Armor
 Direction des Infrastructures et des Transports & Mission Europe et International
 BP 2371 | 22023 Saint-Brieuc cedex 1
 contact@cg22.fr | Tel. +33 (0)2 96 62 63 84



Côtes d'Armor

un nouveau regard sur l'environnement



