

- 3.1 Introduction
- 3.2 Lieux de refuge pour navires en difficulté
- 3.3 Comparaison de la lutte contre les pollutions maritimes entre la France et le Royaume-Uni
  - 3.3.1 Fondement juridique de la lutte contre les pollutions maritimes
  - 3.3.2 Dispositions organisationnelles pour la lutte contre les pollutions maritimes
  - 3.3.3 Dispositions opérationnelles pour la lutte contre les pollutions maritimes
  - 3.3.4 Stratégies de lutte anti-pollution
  - 3.3.5 Rôle des autorités régionales, locales et portuaires
    - 3.3.5.1 Comparaison du rôle des autorités régionales, locales et portuaires entre les systèmes britannique et français
    - 3.3.5.2 Exercice de Piran's Cross du mardi 13 mars 2007
  - 3.3.6 Coopération internationale
    - 3.3.6.1 Comparaison entre les systèmes britanniques et français
    - 3.3.6.2 Actions en cas d'incident survenant dans la Manche (Exemple du *Napoli*)
  - 3.3.7 Programmes de formation
- 3.4 Conclusions

## **PARTIE 3 COMPARAISON ENTRE LES SYSTÈMES BRITANNIQUE ET FRANÇAIS**

### **3.1. INTRODUCTION**

La partie 2 de ce rapport a fait l'objet d'une analyse de la gestion des pollutions maritimes en France et au Royaume-Uni et explique les différentes dispositions existant dans les deux pays concernant les lieux de refuge pour les navires en difficulté, la prévention et la lutte contre les pollutions maritimes, la gestion des crises ainsi que les rôles et responsabilités des autorités locales et régionales.

Dans le même chapitre, au point concernant les instances ou accords supranationaux, des explications ont été données sur le rôle des institutions de l'Union Européenne dans le secteur de la prévention et de la lutte contre les pollutions maritimes ainsi que dans l'organisation et les dispositions de l'Agence Européenne pour la Sécurité Maritime (AESM) dans ce même secteur.

L'un des principaux objectifs du projet EMDI consiste à contribuer à une meilleure intégration européenne en encourageant la coopération entre les régions françaises et les autorités locales anglaises bordant la Manche.

Afin d'atteindre cet objectif, le projet EMDI intègre une comparaison des systèmes britannique et français dans le secteur de la prévention et de la lutte contre les pollutions maritimes visant à renforcer la coopération spécifique entre les deux pays tout en évitant un chevauchement des actions afin de parvenir à une lutte plus efficace et moins onéreuse contre les pollutions maritimes de grande ampleur affectant ou qui affecteront probablement les deux côtés de la Manche.

La comparaison entre les deux systèmes sera menée à partir des réglementations, organisations et dispositions existantes décrites dans la partie 2 et aboutira à une série de conclusions qui faciliteront l'harmonisation des deux systèmes, en accord avec les réglementations, directives et autres dispositions concernées au niveau international et de l'Union Européenne.

Cette analyse des deux systèmes tiendra compte également des expériences tirées des accidents qui se sont produits dans la Manche, notamment ceux du *Tricolor* et du *Napoli* ainsi que des expériences acquises au cours de l'exercice « Piran's Cross » organisé par le Comté de Cornouailles à Truro le 13 mars 2007 visant à valider le plan de lutte anti-pollution connu sous le nom de *Cornwall County Council Coastal Counter Pollution Plan (CCC CCPP)*.

## SOMMAIRE

**Dispositions organisationnelles et opérationnelles :** le système français est centralisé mais nomme différentes autorités chargées de la pollution en mer (le préfet maritime) et de la pollution du littoral (le préfet). Le système britannique est centralisé pour la lutte en mer et décentralisé pour la lutte sur le littoral dans la mesure où il dispose d'un *Local Government Act*, loi de 1972 sur les gouvernements locaux qui régle les interventions d'urgence.

**Stratégies de lutte anti-pollution :** le système français fonde sa lutte anti-pollution sur le confinement et la récupération du polluant par des moyens mécaniques tout en utilisant des dispersants chimiques dans des cas bien définis et sous contrôle strict. Le système britannique donne la priorité à l'utilisation des dispersants en mer bien que la récupération par des moyens mécaniques puisse être utilisée à proximité des côtes et des sites abrités.

**Rôle des autorités régionales, locales et portuaires :** *Dans le système français, la gestion des pollutions de faible ou moyenne ampleur relève des compétences des autorités locales, sous la coordination générale du maire.* En ce qui concerne la gestion à terre des pollutions maritimes d'ampleur exceptionnelle, le plan POLMAR Terre est lancé ; le Préfet du Département organise les opérations de réponse en collaboration les collectivités locales, les associations de défense de l'environnement et les organisations socio-professionnelles. La réponse au niveau local au Royaume-Uni est décentralisée puisqu'elle est sous l'autorité du County Council (*Conseil du comté*) et réglementée par le *Local Government Act*, loi de 1972 sur les gouvernements locaux.

**Coopération internationale :** dans ce cas, les deux pays suivent les mêmes procédures établies par l'OMI, la convention OPRC, l'Union Européenne et les accords bilatéraux qui dans le cas du plan Manche sont communs aux deux systèmes.

### 3.2. LIEUX DE REFUGE POUR NAVIRES EN DIFFICULTÉ

Outre les lois et réglementations nationales existantes portant sur les lieux de refuge pour navires en difficulté, la France et le Royaume-Uni ont adopté une nouvelle législation reposant principalement sur les résolutions de l'OMI en la matière (5 décembre 2003) ainsi que sur la Directive de l'UE n°2002/59/CE adoptée par le Parlement et le Conseil le 27 juin 2002 entrée en vigueur le 5 août 2002 et mise en application depuis le 5 février 2004.

Les résolutions de l'OMI constituent des directives qui peuvent être utilisées par les administrations des Etats-membres de l'OMI en vue d'élaborer leurs lois mais n'ont en aucun cas un caractère obligatoire.

Les directives de l'UE ont, quant à elles, un caractère obligatoire et les Etats-membres de l'UE se doivent de les transposer en droit national et de mettre en application leurs exigences. L'article 20 de la Directive 2002/59/CE fait référence aux lieux de refuge et stipule que les Etats-membres doivent établir des plans d'accueil des navires en difficulté mais n'oblige pas les administrations à publier la liste des lieux de refuge. Ce point précis a fait l'objet de longues discussions et par conséquent, la directive est en cours d'amendement afin d'introduire des exigences plus spécifiques.

#### Comparaison des lieux de refuge pour navires en difficulté entre les systèmes britannique et français

<i>LIEUX DE REFUGE POUR NAVIRES EN DIFFICULTÉ</i>	
<b>FRANCE</b>	<b>ROYAUME-UNI</b>
<p><b>Législation</b> visant à appliquer la Directive de l'UE sur les Systèmes d'information et de gestion du trafic maritime (Vessel Traffic Management and Information System -VTMIS) :</p> <p>Rapport de l'Inspection générale de l'Environnement, de l'Inspection générale des services des Affaires Maritimes et du Conseil général des Ponts et Chaussée, « Navires en difficulté et recours aux lieux de refuge », juin 2003</p> <p>La Directive Européenne 2002/59 CE a été transposée dans l'Instruction du Premier Ministre en date du 29 juillet 2004 relative à l'accueil des navires en difficulté dans des lieux de refuge sur la base du rapport susmentionné.</p> <p>Le « Code des Ports maritimes » donne aux capitaines de port le libre pouvoir de refuser l'entrée au port d'un navire.</p>	<p><b>Législation</b> visant à appliquer la Directive de l'UE sur les Systèmes d'information et de gestion du trafic maritime (VTMIS) :</p> <p>Le <i>Merchant Shipping Act</i>, loi de 1971 sur la marine marchande et ses amendements.</p> <p>Les lois suivantes peuvent s'appliquer à certains aspects de la sécurité et de la pollution dans le cas des navires en difficulté :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Merchant Shipping (Prevention of Oil Pollution) Regulations</i>, règlement de 1998 sur la marine marchande (Prévention de la pollution par hydrocarbures)</li> <li>- <i>Dangerous Substances in Harbour Areas Regulations</i>, règlement de 1987 sur les substances dangereuses dans les zones portuaires</li> <li>- <i>Environment Act</i>, loi de 1995 sur l'environnement</li> <li>- <i>Control of Major Accident Hazards Regulations</i>, règlement de 1999 sur la prévention des risques d'accidents majeurs</li> </ul> <p>Le <i>Maritime Safety Act</i>, loi de 2003 sur la sécurité maritime, peut être considéré comme s'appliquant directement à la mise en œuvre de la Directive de l'UE.</p>

## SOMMAIRE

<p><b>Lieu de refuge prédésigné</b></p> <p>Le rapport définit la nature des « lieux de refuge » : ports, baies, lieux d’ancrage, mouillages ou n’importe quel site abrité offrant un environnement adéquat pour stabiliser la situation des navires en difficulté.</p> <p>Un certain nombre de ports et d’autres zones côtières jugés en mesure d’accueillir des navires en difficulté ont été analysés. Par conséquent chaque préfecture maritime a établi sa propre liste de lieux de refuge potentiels.</p> <p>La liste des lieux de refuge n'a pas été publiée.</p>	<p><b>Lieu de refuge prédésigné</b></p> <p>L’Agence maritime et des garde-côtes (<i>Maritime and Coastguard Agency – MCA</i>) a publié une base de données relative aux lieux et ports sur les côtes du Royaume-Uni.</p> <p>« Chaque zone doit être considérée comme un lieu de refuge potentiel en cas d’incident jugé « extrême ».</p> <p>La base de données relative aux lieux et ports est disponible sur le site web suivant (<a href="http://www.mcga.gov.uk/c4mca/places_of_refuge_data-base-2.xls">http://www.mcga.gov.uk/c4mca/places_of_refuge_data-base-2.xls</a>)</p>
<p><b>Autorité de décision</b></p> <p>Le Préfet maritime est l'autorité responsable de la décision. Suivant les cas – s’il s’agit d’une zone côtière ou d’un port – il peut solliciter l’avis d’autres acteurs (Il assume des fonctions en la matière assez identiques à celles du SOSREP°).</p> <p>Le préfet maritime peut accepter ou refuser l’entrée d’un navire dans le lieu de refuge et décider de la zone côtière ou du port en référant respectivement au préfet ou à l’autorité portuaire.</p> <p>Si l’autorité portuaire exprime son désaccord, le préfet maritime demandera au Ministre en charge des ports de prendre une décision.</p> <p>L’autorité responsable choisira parmi la liste le lieu de refuge le plus approprié pour accueillir un navire en difficulté en tenant compte des circonstances particulières propres à chaque cas.</p>	<p><b>Autorité de décision</b></p> <p>Un seul et unique représentant désigné par le Secrétaire d’Etat (SOSREP) est habilité à prendre la décision d’accepter ou de refuser l’entrée d’un navire dans un lieu de refuge et de choisir le lieu ou port.</p> <p>L’autorité responsable (SOSREP) prend la décision du lieu le plus approprié pour accueillir le navire en difficulté.</p>
<p><b>Dispositions en place</b></p> <p>Les plans d’accueil des navires en difficulté, exigés par l’article 20 de la Directive de l’UE, sont définis dans l’Instruction du Premier Ministre en date du 29 juillet 2004 en tenant compte également des résolutions A. 949 (23) et A. 950 (23) de l’OMI.</p>	<p><b>Dispositions en place</b></p> <p>La liste publiée comprend des informations sur les points suivants : Tirant d’eau maximum ; Accès ; Fond de mouillage ; Abri prévu ; Plages d’agrément ; Equipements ; Autres</p>
<p><b>Garantie financière</b></p> <p>Les conventions internationales CLC et FIPOL peuvent s’appliquer en cas de pollution d’un lieu de refuge</p>	<p><b>Garantie financière</b></p> <p>Si un membre d’un club P&amp;I se trouve dans un port de refuge, le club concerné propose/remet habituellement une lettre de garantie aux autorités portuaires.</p> <p>L’autorité responsable cherche à obtenir une lettre d’entente auprès des représentants du club P&amp;I là où se trouve l’unité de commandement dans un délai d’un jour environ suivant l’incident.</p>

### **3.3. COMPARAISON DE LA LUTTE CONTRE LES POLLUTIONS MARITIMES ENTRE LA FRANCE ET LE ROYAUME-UNI**

#### **3.3.1. Fondement juridique de la lutte contre les pollutions maritimes**

La France et le Royaume-Uni ayant ratifié la convention sur la prévention, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (Convention OPRC), la législation nationale liée à la lutte contre les pollutions maritimes repose principalement sur cette convention. Cependant, il existe également des réglementations nationales portant sur le rôle des autorités régionales, locales et portuaires. Le cadre coopératif assuré par l'Union Européenne dans le secteur des pollutions maritimes accidentelles ou volontaires est également pris en compte dans les deux pays.

<b>FONDEMENT JURIDIQUE DE LA LUTTE CONTRE LES POLLUTIONS MARITIMES</b>	
<b>FRANCE</b>	<b>ROYAUME-UNI</b>
<p>L'instruction du Premier Ministre en date du 2 avril 2001 relative à l'intervention des pouvoirs publics en cas d'accidents maritimes majeurs.</p> <p>La circulaire 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.</p> <p>L'instruction du Premier Ministre du 4 mars 2002 relative à la lutte contre la pollution du milieu marin (documentation nationale POLMAR).</p> <p>L'instruction du Premier Ministre du 4 mars 2002 relative au fonds d'intervention contre les pollutions marines accidentelles.</p> <p>Le système national fait la différence entre la lutte contre les pollutions maritimes (plan POLMAR Mer) et la lutte contre les pollutions terrestres (plan POLMAR Terre).</p> <p>Dans la mesure où la France a ratifié la Convention sur la prévention, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (OPRC), ses exigences sont également appliquées dans le cadre du Plan POLMAR.</p>	<p>Section 293 du <i>Merchant Shipping Act</i>, loi de 1995 sur la marine marchande telle qu'amendée par le <i>Merchant Shipping and Maritime Security Act</i>, loi de 1997 sur la marine marchande et la sécurité maritime.</p> <p>Le <i>Offshore Installations (Emergency Pollution Control) Regulations</i>, règlement de 2002 sur les installations offshore, établi à la section 3 du <i>Pollution Prevention and Control Act</i>, loi de 1999 sur la prévention et la lutte anti-pollution, comporte des directives sur les installations offshore afin de prévenir ou de minimiser les pollutions ou les risques de pollution.</p> <p>Le <i>Merchant Shipping (Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation Convention) Regulations</i>, règlement de 1998 sur la marine marchande (convention OPRC) met en œuvre d'autres obligations au titre de la Convention.</p> <p>Les autorités locales anglaises et galloises disposent d'un pouvoir général en vertu de la section 138 du <i>Local Government Act</i>, loi de 1972 sur les gouvernements locaux, pour agir en cas d'urgences ou de catastrophes.</p> <p>Les autorités locales écossaises disposent de pouvoirs similaires en vertu du <i>Local Government (Scotland) Act</i>, loi de 1973 sur les gouvernements locaux (Ecosse).</p> <p>Le <i>Water Act (Northern Ireland)</i>, loi de 1972 sur l'eau (Irlande du Nord), autorise le Département de l'Environnement d'Irlande du Nord à procéder aux travaux de nettoyage en cas de pollution par le biais du Service de l'Environnement et du Patrimoine (<i>Environment and Heritage Service – EHS</i>)</p>

### **3.3.2. Dispositions organisationnelles pour la lutte contre les pollutions maritimes**

La lutte contre les pollutions maritimes en France n'est pas centralisée. Les réglementations sont centralisées mais leur application ne l'est pas. En mer, chaque préfet maritime est responsable de la lutte anti-pollution dans sa zone d'attribution de compétence. A terre, chaque préfet de département est responsable de son territoire. Les autorités nationales sont informées des événements mais n'interviennent pas directement dans la lutte anti-pollution. Au Royaume-Uni, la lutte anti-pollution est en majeure partie centralisée dans le cas d'incidents importants, mais le système britannique dispose également d'autorités régionales ou locales détenant les moyens et les responsabilités pour gérer les urgences mineures relevant normalement du premier niveau de la lutte.

<b>DISPOSITIONS ORGANISATIONNELLES POUR LA LUTTE CONTRE LES POLLUTIONS MARITIMES</b>	
<b>FRANCE</b>	<b>ROYAUME-UNI</b>
<p>L'application du Plan POLMAR Mer est confiée aux préfets maritimes (commandants en chef de la marine) sous l'autorité du Premier Ministre.</p> <p>L'application du plan POLMAR Terre incombe aux préfets des départements concernés.</p> <p>Le plan POLMAR Terre est déclenché par le préfet uniquement en cas de pollution d'ampleur exceptionnelle.</p> <p>La gestion des pollutions de faible et moyenne ampleurs incombent aux maires dans le cadre de leurs pouvoirs, tel que prévu par le Code des Collectivités locales.</p> <p>Les préfets n'ont pas besoin de soumettre leurs décisions aux ministères mais doivent les tenir informées de la situation et des actions engagées</p> <p>Le plan POLMAR s'applique au déversement de toute substance susceptible d'endommager le milieu marin.</p> <p>La structure chargée des opérations se compose des représentants de tous les services de l'Etat concernés et des organismes techniques compétents, plus particulièrement du Cedre (Centre de Documentation, de Recherche et d'Expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux).</p>	<p>L'Agence maritime et des garde-côtes (<i>Maritime and Coastguard Agency – MCA</i>) est une agence relevant du Ministère des Transports, du Gouvernement local et des régions. La MCA est chargée de répondre aux urgences maritimes 24 heures sur 24, de minimiser les risques de pollution du milieu marin par les navires et, en cas de pollution, de minimiser l'impact sur les intérêts du Royaume-Uni.</p> <p>Les autorités locales préparent et appliquent les plans de lutte au niveau local sur la base du <i>Local Government Act</i>, loi de 1972 sur les gouvernements locaux.</p> <p>C'est l'autorité locale la plus touchée par la pollution qui dirige le centre des opérations côtières (<i>Shoreline Response Centre - SRC</i>). Le personnel de la division anti-pollution (<i>Counter Pollution Branch</i>) de la MCA et un officier de liaison pour l'environnement (<i>Environment Liaison Officer - ELO</i>) apporteront leur soutien au SRC.</p> <p>En Irlande du Nord, l'EHS prépare les plans de lutte au niveau local à l'instar des actions menées par les autorités locales en tout autre endroit du Royaume-Uni.</p> <p>Les autorités portuaires sont tenues de disposer de plans d'urgence contre les pollutions par hydrocarbures compatibles avec le <i>National Contingency plan</i>, plan national de secours.</p> <p>De même, le Ministère du Commerce et de l'Industrie exige des exploitants des installations offshore de disposer d'un plan d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures respectant les réglementations OPRC de 1998.</p>

## SOMMAIRE

### 3.3.3. Dispositions opérationnelles pour la lutte contre les pollutions maritimes

A l'instar des dispositions organisationnelles, les dispositions opérationnelles sont centralisées mais au Royaume-Uni, certaines dispositions locales/régionales sont également prises en compte.

<i>DISPOSITIONS OPÉRATIONNELLES POUR LA LUTTE CONTRE LES POLLUTIONS MARITIMES</i>	
<b>FRANCE</b>	<b>ROYAUME-UNI</b>
<p>Le préfet maritime dirige toutes les opérations de lutte en mer avec l'aide des moyens du gouvernement et de la Marine. Il peut faire appel aux moyens disponibles des coopératives pétrolières disposant de matériel anti-pollution. Le préfet du département dirige les opérations de lutte à terre. Une coordination des actions en mer et à terre est assurée par la zone de défense.</p> <p>Les opérations en mer sont supervisées depuis un <b>poste de commandement</b> situé à la préfecture maritime (siège permanent).</p> <p>À terre, les opérations sont gérées par le préfet au sein d'un COPREF (cellule opérationnelle), siège permanent, et relayées par des PCO (Poste de Commandement Opérationnel) et des PCA (Plan Communal d'Action).</p> <p>Les opérations de lutte anti-pollution menées sur les côtes sont dirigées par les services décentralisés de l'Etat. Le préfet du département peut requérir l'aide des ressources nationales, à savoir des services de secours et des forces armées. Par ailleurs, le préfet a accès aux ressources des autorités locales et à toutes celles mises à disposition par le gouvernement, et aux ressources privées, que ce soit en vertu d'un accord ou qu'elles soient réquisitionnées.</p>	<p>Le Gouvernement désigne le représentant du Secrétaire d'Etat (SOSREP) à la tête de la direction générale de tous les incidents de pollution maritime impliquant des navires ou des installations offshore et exigeant une réponse au niveau national. Le SOSREP assure le contrôle des opérations.</p> <p>L'action de prévention des pollutions maritimes fait partie des attributions du gouvernement du Royaume-Uni. Néanmoins, le gouvernement écossais, les services du Secrétariat d'état d'Irlande du Nord et l'Assemblée Nationale du Pays de Galles sont impliqués si les zones relevant de leurs compétences sont ou peuvent être touchées dans la mesure où ils sont responsables du milieu marin et de la pêche.</p> <p>Les incidents importants de pollution en mer ou en milieu portuaire sont transmis de toute urgence à la Garde-Côte Royale (<i>HM Coastguard-HMCG</i>) dont le <i>Watch Manager</i> lance les recherches et les opérations de secours et en réfère au responsable de la division anti-pollution (<i>Counter Pollution Officer</i>) en cas de sinistre.</p> <p>Le plan de secours du Royaume-Uni a établi une approche à trois niveaux comme suit :</p> <p>Niveau 1 : local, cas entrant dans le champ des autorités locales ou portuaires</p> <p>Niveau 2 : régional, cas en dehors du champ d'une autorité locale</p> <p>Niveau 3 : national, cas exigeant l'intervention de ressources nationales</p> <p>Si un risque de pollution importante justifie une réponse au niveau régional ou national, le <i>Counter Pollution and Salvage Officer</i> (CPSO) en informe immédiatement le responsable ou le responsable adjoint des opérations ou bien le SOSREP au siège de la MCA implanté sur le lieu de l'incident, qui décide des actions à mener conformément au plan de secours national.</p>

### 3.3.4. Stratégies de lutte anti-pollution

La principale différence entre les stratégies de lutte appliquées dans les deux pays repose sur l'utilisation de dispersants qui, au Royaume-Uni, constitue généralement l'option principale alors qu'en France, la lutte repose principalement sur des moyens mécaniques et l'utilisation de dispersants est réservée à des cas spécifiques sous accord et sous contrôle du préfet maritime.

<i>STRATÉGIES DE LUTTE ANTI-POLLUTION</i>	
<b>FRANCE</b>	<b>ROYAUME-UNI</b>
Les <b>actions en haute mer</b> consistent à contenir les hydrocarbures au moyen de barrages flottants et à les récupérer à l'aide de pompes et d'écrémeurs.	Les actions en haute mer consistent à : - évaluer et contrôler en laissant les hydrocarbures s'évaporer et se dégrader naturellement, - lancer les opérations d'épandage de dispersants, ou - lancer les opérations de récupération des hydrocarbures par des moyens mécaniques.
Les <b>actions prioritaires</b> de la lutte contre la pollution du littoral consistent à protéger les sites sensibles identifiés au préalable dans les plans de réponse spécifique Polmar Terre, à récupérer en mer les polluants flottants et à assurer une collecte sélective des polluants échoués sur le littoral.	L'épandage de dispersants reste l'option principale en haute mer dans la mesure où les techniques de confinement et de récupération utilisables se trouvent restreintes en raison des conditions météorologiques ainsi que d'autres facteurs.
L'utilisation de dispersants est soumise aux <b>recommandations</b> définissant les limites des zones d'utilisation en terme de profondeur de l'eau et d'ampleur de la pollution (10, 100, 1 000 tonnes). Les dispersants utilisés doivent faire l'objet d'un accord préalable du Cedre.	Le <i>Food and Environment Protection Act (FEPA)</i> , loi de 1985 sur la protection des denrées alimentaires et de l'environnement ainsi que le droit dérivé interdisent l'utilisation dans les eaux du Royaume-Uni des dispersants <sup>48</sup> , sauf accord de l'autorité de délivrance des licences représentée par l'un des organes suivants selon le cas : DEFRA : <i>Department for Environment, Food and Rural Affairs</i> , SEERAD : <i>Scottish Executive, Environment and Rural Affairs Department</i> ou EHS : <i>Environment and Heritage Service, Department of Environment (NI)</i> .

### 3.3.5. Rôle des autorités régionales, locales et portuaires

Dans les deux pays, le rôle des autorités régionales, locales et portuaires dans le cadre de la lutte contre les pollutions maritimes est limité aux incidents mineurs mais les opérations de nettoyage du littoral relèvent principalement du ressort des autorités côtières.

#### 3.3.5.1. Comparaison du rôle des autorités régionales, locales et portuaires entre les systèmes britannique et français

<sup>48</sup> N.d.T. : « oil treatment substances » traduit par « dispersants » compte tenu du contexte.

## SOMMAIRE

<b>RÔLE DES AUTORITÉS RÉGIONALES, LOCALES ET PORTUAIRES</b>	
<b>FRANCE</b>	<b>ROYAUME-UNI</b>
<p>La gestion à terre des pollutions maritimes d'ampleur exceptionnelle relève du <b>préfet du département</b> concerné. Il peut recourir l'aide des ressources nationales : il organise ses opérations de lutte anti-pollution en collaboration avec les départements du gouvernement décentralisé (DDE, DRIRE, DIREN, etc.) les collectivités locales, les associations de défense de l'environnement et les organisations socio-professionnelles (pêche, production de fruits de mer, tourisme, etc.)</p> <p>La gestion des pollutions de faible et moyenne ampleurs incombent aux maires (des communes) dans le cadre de leurs pouvoirs, tel que prévu par le Code des Collectivités locales. <b>Les maires</b> doivent rendre compte de leurs actions au sous-préfet. Les maires affectés par la pollution sont ainsi subordonnés par le préfet.</p> <p><b>Les conseils généraux et régionaux</b> n'ont pas de responsabilités directes concernant la lutte antipollution; cependant, au cours d'une marée noire (pollution par hydrocarbures), la plupart des départements et régions prennent des mesures pour aider leurs communes à gérer la crise à travers des actions ciblées.</p> <p><b>L'autorité portuaire</b> intervient principalement dans le processus d'acceptation d'un navire en difficulté en informant l'autorité maritime de leur consentement (de leur décision) concernant l'accueil du navire en difficulté. S'ils ne sont pas d'accord ils devront justifier leur décision.</p> <p>Les opérations de lutte anti-pollution en mer sont dirigées par les services de l'Etat sous la supervision du préfet maritime et avec le soutien des ressources du gouvernement et de la marine.</p> <p>Les autorités locales et régionales n'ont pas de responsabilités directes dans les opérations de lutte anti-pollution en mer mais ils peuvent fournir un certain soutien en particulier dans la gestion des déchets pétroliers récupérés.</p>	<p><b>L'autorité portuaire</b> est responsable des opérations de nettoyage dans les eaux portuaires, au niveau des jetées, des quais et des ouvrages d'art ainsi que sur le littoral, propriété de l'autorité portuaire.</p> <p><b>L'autorité locale ou l'EHS</b> (le service de l'environnement et du patrimoine) est responsable des opérations de nettoyage du littoral (y compris l'estran). Elle est tenue de prévoir un <i>Local Coastal Counter Pollution Plan</i>, un plan anti-pollution côtière local.</p> <p>Au début d'un incident, l'autorité locale ou l'EHS établira une réponse de Niveau 1 ou 2. Si les risques de pollution du littoral dépassent le cadre de compétence de l'autorité locale la plus touchée (ou l'EHS) et que la MCA indique qu'une réponse nationale s'impose, l'autorité locale ou l'EHS met alors en place un centre des opérations côtières (<i>Shoreline Response Centre - SRC</i>). Ce centre constitue une structure de décharge pour les autorités locales de leurs responsabilités en matière de prévention et de diminution de la pollution sur le littoral.</p> <p>Dans le cadre du projet EMDI, le <i>Cornwall County Council</i> a organisé à Truro un exercice de simulation visant à tester le <i>Local Coastal Counter Pollution Plan</i>, le plan anti-pollution côtière local. Les membres du consortium EMDI ont été invités en qualité d'observateurs. Pour plus d'informations, se reporter à la section Exercice de Piran's Cross.</p>

## SOMMAIRE

### 3.3.5.2. Exercice de Piran's Cross du mardi 13 mars 2007

Les principales autorités susceptibles d'être concernées par la gestion d'un incident de pollution des côtes en Cornouailles sont les suivantes :

- a) *Cornwall County Council*, Conseil du Comté de Cornouailles.
- b) *District Councils*, conseils de district (*Caradon District Council*, *Carrick District Council*, *Kerrier District Council*, *North Cornwall District Council*, *Penwith District Council* et *Restormel Borough Council*).
- c) Commissaires et capitaines de port.
- d) *English Nature*, agence de protection de la nature.
- e) *Environment Agency*, agence environnementale.
- f) *Pollution Control Division* de la *Maritime & Coastguard Agency*, division de contrôle de la pollution de l'agence maritime et des garde-côtes (MCA).
- g) *Department for Environment, Food & Rural Affairs* (DEFRA), Ministère de l'Environnement, de l'Alimentation et des Affaires rurales.

#### 3.3.5.2.1. Généralités

Toutes les autorités impliquées dans ce plan, qu'elles soient publiques, bénévoles ou privées, se doivent de coopérer entre elles et de se prêter aide et assistance mutuelles au maximum de leurs capacités. Ainsi, tout incident de pollution maritime en Cornouailles fera l'objet d'une gestion aussi efficace que possible. Excepté dans les cas spécifiques mentionnés dans le plan, toute action unilatérale n'est pas appropriée.

#### 3.3.5.2.2. Autorités locales

- a) Le *Cornwall County Council* est responsable des actions suivantes :
  - Etablissement, révision annuelle et mise à jour si nécessaire du *County Counter-pollution Plan* en consultation avec et pour le compte des six *District Councils*.
  - Mise à disposition d'un *County Coastal Pollution Officer* (CCPO) dûment qualifié.
  - Elimination des déchets issus des opérations de nettoyage.
  - Coordination de la formation du personnel du gouvernement local sur les mesures de lutte contre la pollution par les hydrocarbures.
  - Mise en place si nécessaire d'un *County Shoreline Response Group* (précurseur du SRC) afin de coordonner les activités de lutte anti-pollution.
  - Si nécessaire et suivant les consultations menées avec d'autres autorités, principalement la MCA, mise en place du *Shoreline Response Centre*. Ce centre reprendra les fonctions du *County Shoreline Response Group* si ce dernier a déjà été mis en place.

## SOMMAIRE

b) Les *District Councils* sont responsables des actions suivantes :

- Gestion des incidents de pollution de faible ampleur au sein de leur propre zone de compétence, tout particulièrement du nettoyage des plages d'agrément et des autres zones du littoral accessibles au public. Si le SRG ou SRC sont mis en place, ces actions sont prises en charge par cette organisation.

### 3.3.5.2.3. Dispositions légales

Le littoral de Cornouailles et ses estuaires comprennent plusieurs sites d'intérêt scientifique spécial (*Sites of Special Scientific Interest - SSSI*) et zones de protection spéciale (*Special Protection Areas - SPA*) établis en vertu de la Directive CE « Oiseaux sauvages » de 1979 ainsi que des zones spéciales de conservation (*Special Areas of Conservation - SAC*) établies en vertu de la Directive UE « Habitats, Faune et Flore » de 1992. Cette dernière directive exige des organes statutaires d'établir un plan de gestion intégré unique afin de garantir un avenir durable de la zone. Ce programme forme partie intégrante de ce plan de gestion.

La Convention OPRC exige des plus grandes autorités portuaires spécifiées de disposer de plans de secours locaux contre les pollutions par hydrocarbures, en grande partie autonomes. Toutefois, si une zone portuaire couverte par un plan local est touchée par une pollution de grande ampleur en mer ou si de grandes quantités d'hydrocarbures s'échappent et menacent le littoral voisin, d'autres plans locaux y compris celui-ci seront appliqués.

L'exercice de Piran's Cross a été mis au point conformément aux dispositions et à l'organisation susmentionnées en simulant quatre jours d'opérations sur la base du scénario suivant :

### 3.3.5.2.4. Exercice de simulation de réponse à un déversement d'hydrocarbures sur les côtes de Cornouailles

#### *Premier jour*

A 5H00 ce matin, le garde-côte de Falmouth a reçu un appel de détresse provenant du MT Republican Challenger. Le navire transportant 157 000 tonnes de fioul lourd était parti d'Anvers et faisait route vers l'Italie au moment où il a été heurté par le SCM Vienna. Ce choc a provoqué d'importants dégâts sur la structure ainsi qu'une perte de puissance. Sa cale avant a été fissurée entraînant une importante perte de combustible ainsi qu'un incident de pollution de grande ampleur.

Les rapports du SCM Vienna indiquent que le MT Republican Challenger est en train de couler. Les radeaux de sauvetage ont été déployés par les deux navires.

L'incident s'est produit à la position suivante : 48° 48.000' N, 008° 00.000' W (à environ 200 km au Sud-Ouest du Land's End).

## SOMMAIRE

Le SCM Vienna est un porte-conteneur en route pour Rotterdam. La proue du navire a subi d'importants dommages. Un certain nombre de conteneurs sont passés par-dessus bord. D'autres conteneurs citernes sur le pont avant ont été endommagés et fuit. Le manifeste n'a pas encore été reçu. Le contenu des conteneurs citernes n'est pas connu à présent.

Deux hélicoptères de secours britanniques (*l'India Juliet* décolle de la station de Lee on Solent et l'hélicoptère de secours RCC Kinloss 169 décolle de Chivenor) sont arrivés sur les lieux et ont commencé à hélitreuiller l'équipage présent dans les radeaux de sauvetage. Le radeau RNLi du cap Lizard fait route vers le lieu du sinistre au cas où les hélicoptères n'arriveraient pas à secourir tout l'équipage compte tenu des mauvaises conditions météorologiques. Un hélicoptère de secours français est également sur les lieux.

Le SCM Vienna tente de reprendre sa route et est attendu à Brest pour y être contrôlé.

La division anti-pollution (*Counter Pollution Branch*) de la MCA coordonne la réponse depuis la cellule maritime d'urgence et d'information (*Marine Emergency Information Room - MEIR*), basée à Southampton.

Les hélicoptères de secours rapportent que le MT Republican Challenger semble couler et que du fuel s'écoule du navire. La MCA a mobilisé son avion de surveillance basé à Coventry. L'avion procédera à des vols réguliers au-dessus de la zone sinistrée et des zones environnantes ; ses résultats seront transmis au *Cornwall County Council*.

La MCA entame la modélisation informatique afin de prédire la dérive et le comportement du fuel perdu par le MT Republican Challenger.

Le MCA a demandé la mise en place d'un *Environment Group* afin d'obtenir des conseils d'un point de vue environnemental pour les parties impliquées dans la réponse à l'incident.

### *Deuxième jour*

L'arrière du MT Republican Challenger s'est brisé et le navire a sombré. On estime qu'environ 100 000 tonnes de fuel ont été déversées en mer. Une grande quantité de fuel continue à remonter à la surface. Une importante nappe s'étire vers le nord-est sur une distance de 40 km depuis le lieu de la collision en direction du sud-ouest de l'Angleterre.

Le plan MANCHE, un accord bilatéral franco-britannique d'aide mutuelle pour les opérations de secours et de lutte anti-pollution, a été déclenché à 9H00 aujourd'hui. Le navire étant situé dans la zone de contrôle anti-pollution du Royaume-Uni, la MCA prendra la direction des opérations en qualité d'autorité coordinatrice. Le plan MANCHE couvre les opérations de secours, de recherche et de lutte anti-pollution et répartit les responsabilités entre les deux parties.

En concertation avec le DEFRA, la MCA a réalisé un essai d'épandage afin de déterminer l'efficacité de l'utilisation de dispersants sous licence sur la nappe de fuel déversée par le MT Republican Challenger. La MCA a mobilisé un Cessna 406 et un essai d'épandage (avec une tonne de dispersant) a été réalisé à midi ce jour. L'essai d'épandage a démontré que l'usage

## SOMMAIRE

de dispersants s'avérait inefficace ; par conséquent, aucune autre opération d'épandage de dispersants n'aura lieu.

La MCA a déclenché le plan de secours national et mobilisé en mer et sur le littoral les équipements de nettoyage provenant de ses stocks nationaux situés à Milford Haven, Huddersfield et Perth (réponse de niveau 3). Conformément au Plan Manche, la MCA assure la liaison avec les autorités françaises pour ce qui est des moyens anti-pollution. Un navire récupérateur, le Sefton Supporter, basé à Liverpool, a été mobilisé et fait actuellement route vers le lieu du sinistre.

Outre le plan MANCHE, le Royaume-Uni a signé plusieurs accords internationaux de coopération relatifs à la gestion d'incidents de pollution maritime de grande ampleur. L'Union Européenne a établi un centre de suivi et d'information (MIC). Par le biais de ce réseau, le Royaume-Uni a demandé des ressources supplémentaires aux autres Etats-membres afin de répondre à l'incident.

La MCA a demandé des images satellite auprès du centre d'information maritime opérationnel 24 heures sur 24 relevant du mécanisme de protection civile de la DG Environnement basée à Bruxelles.

La modélisation informatique annonce que la première nappe de fuel touchera probablement le littoral dans la soirée du 14 mars autour du cap Lizard.

### *Troisième jour*

Le représentant du Secrétaire d'Etat (SOSREP) a établi une unité de surveillance des sauvetages (*Salvage Control Unit – SCU*) au niveau du garde-côte de Falmouth. La MCA a également mis en place un centre des opérations maritimes (*Marine Response Centre - MRC*) au niveau toujours du garde-côte de Falmouth.

En vertu de la Section 100A du *Merchant Shipping Act*, loi de 1995 sur la marine marchande, telle qu'amendée, le SOSREP a établi une zone d'exclusion temporaire (*Temporary Exclusion Zone - TEZ*) ainsi qu'une zone de danger temporaire (*Temporary Danger Area - TDA*) autour du navire.

Les Etats-membres et l'Agence européenne pour la sécurité maritime (EMSA) ont répondu favorablement à la demande du Royaume-Uni concernant la mise à disposition de navires récupérateurs en mer. Trois navires récupérateurs font actuellement route vers le lieu du sinistre.

Le front de la nappe se situe maintenant à environ 100 km au sud-ouest du Land's End. Cette nappe fait plusieurs kilomètres de large et se compose d'un certain nombre de petites nappes faisant chacune quelques centaines de mètres séparées par des nappes d'eau non polluée.

## SOMMAIRE

### *Quatrième jour*

Deux des trois navires récupérateurs mobilisés via l'Union Européenne sont actuellement sur site et commenceront bientôt les opérations de récupération du fuel en mer. Le Sefton Supporter est arrivé dans la nuit et a commencé ses opérations de récupération en mer dès l'aube : un rapport de suivi sera communiqué en fin de journée.

La nappe de fuel déversée par le MV Republican Challenger s'étend maintenant sur plusieurs kilomètres de large à environ 65 km au sud-ouest du Land's End. La modélisation informatique indique que la nappe de fuel continuera sa progression dans la même direction puis se séparera pour gagner les côtes nord et sud des Cornouailles.

La conférence journalière entre les autorités locales et les autres agences a abouti à un accord sur la préparation d'une procédure de nettoyage du littoral de grande ampleur. Il a été convenu que les zones sensibles prioritaires des estuaires de Helford et Hayle seraient protégées étant donné l'ampleur de la pollution du littoral prévue par la modélisation. La MCA suggère que les équipements requis pourraient être déployés sur le port de Hayle et les quais de Falmouth afin d'être opérationnels dès l'aube le mardi 13 mars. Les entreprises sont immédiatement désignées et briefées afin de déployer des barrages flottants appropriés aux points d'ancrage fixes à Hayle et aux sites identifiés sur l'estuaire de Helford durant la matinée du mardi 13 mars. On prévoit de finir l'installation des deux déploiements le mardi 13 mars au soir.

La MCA a accepté la mise en place par le *Cornwall County Council* d'un centre des opérations côtières (*Shoreline Response Centre – SRC*) au New County Hall de Truro. La MCA s'organise pour que son personnel soit représenté au Centre. Des représentants de toutes les agences appropriées se déplaceront au New County Hall de Truro mardi 13 mars 2007 pour établir le SRC.

### **3.3.6. Coopération internationale**

La coopération internationale en matière de réponse aux pollutions maritimes en France et au Royaume-Uni repose de manière générale sur la Convention OPRC. Dans le cadre d'une coopération plus spécifique, les accords bilatéraux ou régionaux sont appliqués.

## SOMMAIRE

### 3.3.6.1. Comparaison entre les systèmes britanniques et français

<b>COOPÉRATION INTERNATIONALE</b>	
<b>FRANCE</b>	<b>Royaume-Uni</b>
<p><b>Exigences générales imposées par la Convention OPRC</b>, le protocole OPRC-NHS et le Manche Plan signé avec la Grande Bretagne et le Biscaye Plan signé avec l'Espagne ainsi que les accords régionaux de Bonn et Lisbonne (ce dernier n'étant pas encore en vigueur).</p> <p>Cadre coopératif de l'Union Européenne dans le secteur des pollutions maritimes accidentelles ou volontaires.</p> <p>Assistance de l'Agence Européenne pour la Sécurité Maritime (AESM) pour la lutte contre les pollutions maritimes.</p> <p>Le préfet maritime peut exiger la mise à disposition de ressources dans le cadre de la convention et des accords susmentionnés.</p> <p>L'assistance peut être demandée par les autorités nationales auprès du Centre de suivi et d'information de l'Unité de protection civile de la Commission Européenne et des services fournis par l'EMSA (navires récupérateurs, images satellites et experts en lutte anti-pollution).</p>	<p><b>Exigences générales imposées par la Convention OPRC</b>, le protocole OPRC-NHS et le Plan Manche signé avec la France, l'accord de Norbrit avec la Norvège et l'accord Royaume-Uni/Irlande avec l'Irlande.</p> <p>Cadre coopératif de l'Union Européenne dans le secteur des pollutions maritimes accidentelles ou volontaires.</p> <p>Assistance de l'Agence Européenne pour la Sécurité Maritime (EMSA) pour la lutte contre les pollutions maritimes</p> <p>Le siège de la MCA coordonne toute demande d'aide internationale dans le cadre de la convention et des accords susmentionnés.</p> <p>L'assistance peut être demandée par les autorités nationales auprès du Centre de suivi et d'information de l'Unité de protection civile de la Commission Européenne et des services fournis par l'EMSA (navires récupérateurs, images satellites et experts en lutte anti-pollution).</p>

### 3.3.6.2. Actions en cas d'incident survenant dans la Manche (exemple du Napoli)

L'incident impliquant le NAPOLI en 2007 donne un exemple de coopération internationale dans la Manche. Les actions prises sont décrites ci-dessous :

Conformément aux procédures opératoires standard, les points de contact nationaux des deux pays sont restés en relation dès la réception de l'appel de détresse. Au départ, le navire se trouvait dans les eaux françaises et il avait été conclu que la France prendrait la direction des opérations mais le navire se déplaçant ensuite vers les eaux britanniques, la direction des opérations de lutte a donc été confiée au Royaume-Uni.

## SOMMAIRE

<i>ACTIONS EN CAS D'INCIDENT SURVENANT DANS LA MANCHE</i>	
<b>FRANCE</b>	<b>ROYAUME-UNI</b>
L'appel de détresse a été reçu en même temps par les garde-côtes français et britanniques	L'appel de détresse a été reçu en même temps par les garde-côtes français et britanniques
Lancement en même temps du plan de sauvetage des deux côtés de la Manche. Les centres de secours des garde-côtes se sont contactés et ont signalé leurs ressources disponibles avant déploiement.	Lancement en même temps du plan de sauvetage des deux côtés de la Manche. Les centres de secours des garde-côtes se sont contactés et ont signalé leurs ressources disponibles avant déploiement.
Les garde-côtes français ont été informés et les hélicoptères de secours français ont regagné leur base en attente d'une intervention future.	Deux hélicoptères Sea King de la Royal Navy sont arrivés en premier au niveau du navire.
Le remorqueur français de sauvetage, l'Abeille Bourbon, a été envoyé sur place.	Le remorqueur britannique de sauvetage, l'Anglian Princess, a été envoyé sur place.
Le navire se trouvait à ce moment-là dans les eaux françaises et il avait été convenu que le remorqueur français prendrait la direction du sauvetage.	<p>Au fur et à mesure que le scénario progressait, il apparaissait évident que le <i>Napoli</i> se déplaçait vers les eaux britanniques.</p> <p>Le représentant du Secrétaire d'Etat en concertation avec l'autorité française a convenu que le remorqueur britannique de sauvetage amènerait le navire dans un lieu sûr où celui-ci pourrait être déchargé.</p> <p>Les conditions climatiques et l'évolution de l'état du <i>Napoli</i> n'ont pas permis au navire d'atteindre le port de Portland et ce dernier a été remorqué dans la baie de Lyme où il a été échoué en eau peu profonde en partie ouest de la baie à proximité du village de Branscombe.</p> <p>Les opérations de sauvetage de la cargaison et de récupération du fuel ont commencé à cet endroit. Une petite nappe de fuel s'est formée pendant la phase de récupération du fuel. Environ 15 conteneurs ne sont plus sur le navire et ont dû être perdus en mer.</p>

### 3.3.7. Programmes de formation

Au niveau de l'Union Européenne, l'unité de protection civile de la Direction Générale Environnement organise des cours et des ateliers dans le cadre communautaire de la coopération en matière de pollution maritime accidentelle ou volontaire.

## SOMMAIRE

D'autres programmes de formation dans le même domaine résumés ci-après sont organisés au niveau national et également dans le cadre du projet EMDI :

<i>PROGRAMMES DE FORMATION</i>	
<b>FRANCE</b>	<b>ROYAUME-UNI</b>
<p>Des sessions de formation, organisées par le Cedre ou la CEPPOL, sont ouvertes à toutes les administrations.</p> <p>Des exercices réguliers sont organisés : à la fois en relation avec la Direction Départementale des Affaires Maritimes afin de mobiliser les pêcheurs ainsi qu'avec les autorités départementales et territoriales pour contrôler les actions de l'interface terre-mer.</p> <p>La loi prévoit un exercice au moins une fois tous les trois ans par département.</p> <p>Exercices « terrain » : ces exercices sont censés mobiliser les acteurs jouant un rôle dans le plan POLMAR</p>	<p>La MCA assure auprès des autorités locales des cours annuels de formation sur :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• La pollution par les hydrocarbures, les plans de secours et la réponse apportée</li><li>• La réponse aux pollutions par les hydrocarbures</li></ul> <p>Par ailleurs, la MCA dispense toute une série de cours sur la prise de décisions dans la réponse aux déversements d'hydrocarbures à destination des organes statutaires de protection de la nature, des autorités de réglementation sur l'environnement, des Secrétariats d'Etat à la pêche<sup>49</sup> et des autorités de santé publique au Royaume-Uni.</p> <p>La MCA a également assuré des cours de formation pratique de deux jours auprès des conseils affectés à des zones côtières spécifiques.</p>

### 3.4. CONCLUSIONS

**Lieux de refuge :** la principale différence entre l'application française et britannique de la législation de l'UE repose sur le fait qu'au Royaume-Uni, une réglementation nationale est appliquée dans tous les cas alors qu'en France, des règles locales (Code des Ports) sont également appliquées. Les lieux de refuge ne sont pas spécifiquement identifiés et les deux pays ont défini une liste générale des zones pouvant servir de lieux de refuge.

**Fondement juridique de la lutte contre les pollutions maritimes :** De manière générale, le système britannique a recours à la loi alors que la France utilise la voie réglementaire. Pour l'application de la convention OPRC, le Royaume-Uni procède via des règlements (droit dérivé<sup>50</sup>) qui s'appuient sur la loi de base (Act). En France, la mise en oeuvre se fait par le biais d'Instructions ministérielles.

<sup>49</sup> N.d.T. : traduction sous toutes réserves ne trouvant pas d'équivalent parfait.

<sup>50</sup> N.d.T. : traduction littérale mais ne faut-il pas entendre « droit originaire » ?