



**Déclaration d'intention des collectivités littorales de la Manche**  
sur les risques d'accident et de pollution maritime

***Declaration of intent of the English Channel local and regional government organisations***  
*on shipping incidents and maritime pollution*

**Caen**

**20 mars 2013 - 20th March 2013**

## Déclaration d'intention

Reconnaissant l'importance et la valeur de la Manche, de son littoral, son environnement et son économie, les collectivités locales françaises et britanniques ont décidé de faire cette déclaration d'intérêts communs afin de s'assurer que les menaces de pollution causées par des accidents maritimes soient réduites au maximum. Ces collectivités se sont accordées pour agir ensemble en vue d'une amélioration de la compréhension des risques et pour encourager un changement au niveau politique et législatif afin de protéger ce précieux atout que constituent la Manche et ses populations.

### Nous déclarons que nous travaillerons conjointement à promouvoir :

1. la défense des intérêts des collectivités locales et des populations qu'elles représentent vis-à-vis des risques de pollution maritime par des activités de lobbying en faveur d'une évolution législative et politique
2. la poursuite d'études sur les risques liés aux activités maritimes dans l'Espace Manche et leurs conséquences en matière de préservation de l'environnement, de développement économique, de prévention et de gestion des pollutions maritimes
3. l'information des élus du littoral de la Manche sur les risques de pollution maritime et les moyens de se préparer dans les meilleures conditions à gérer de tels événements
4. la formation des élus locaux et des personnels concernés
5. une meilleure implication des collectivités locales par les services de l'État (côté français) et des administrations locales (côté anglais) en cas de pollution en s'assurant que des circuits de communication adéquats sont établis et utilisés par les autorités maritimes, nationales et locales
6. une coopération franco-britannique accrue à l'échelle de la Manche en matière de sécurité maritime, la prévention et la gestion des pollutions maritimes
7. toute action contribuant à améliorer la capacité d'intervention coordonnée des collectivités locales et organisations maritimes

## Declaration of intent

*Recognising the importance and value of the English Channel, its shoreline, environment and economy, French and English local and regional government organisations have agreed to make this declaration of common interest. This Declaration aims to ensure that the threat from pollution as a result of shipping incidents is minimised. These organisations have agreed to act together to achieve changes in the understanding of the problems and to press for change in policy and legislation where this will further safeguard this precious asset and protect communities.*

### *We declare that we will act together by:*

- 1. protecting the interests of local authorities and the communities they represent against the risks of maritime pollution through lobbying for changes in legislation and policy*
- 2. continuing research into the risks associated with maritime activities in the Channel area and their impact on the environment, economic development and on the prevention and management of maritime pollution*
- 3. providing information for Channel coastline elected representatives on the risks of maritime pollution and the best methods for preparing for such events*
- 4. undertaking training for elected representatives and relevant personnel*
- 5. delivering a more effective response by State departments (on the French side) and local government (on the English side) if pollution occurs by ensuring that communication channels are reviewed and improved between national maritime and local authorities*
- 6. promoting continued improvement to Franco-British cooperation at the Channel level with regards to maritime safety, prevention and management of maritime pollution*
- 7. undertaking any action which will improve local authorities' and maritime organisations' ability for coordinated intervention*

### Les origines de la Déclaration franco-britannique

#### La Déclaration de Fécamp

Conscients de l'existence d'objectifs communs, les régions Nord - Pas de Calais, Picardie, Haute-Normandie, Basse-Normandie, Bretagne, le Syndicat Mixte de la Côte d'Opale et le Syndicat Mixte de Protection du Littoral Breton Vigipol se sont engagés, en signant la Déclaration de Fécamp, le 28 janvier 2011, à prolonger la coopération qu'ils ont engagée dans le contexte du projet CAMIS (Channel Arc Manche Integrated Strategy - Une stratégie intégrée pour la Manche) sur les questions liées à la sécurité maritime et à la gestion des pollutions maritimes.

Informés de cette démarche française, les collectivités littorales britanniques de la côte Sud de l'Angleterre, réunies au sein de la Local Government Association (LGA), ont décidé de rejoindre leurs homologues français et de soutenir un nouvel effort de coopération concrétisé par cette Déclaration trans-Manche.

Les autorités françaises et britanniques se réjouissent de cette coopération renforcée et de l'opportunité de travailler en partenariat. Cette déclaration confirme et souligne l'opportunité que représentent des actions de coopération et de coordination pour protéger nos populations, nos côtes et nos mers des menaces de pollutions maritimes.

#### Comparaison des réponses en mer et à terre

Au niveau national, les autorités maritimes françaises et anglaises ont très bien compris leurs intérêts à agir en commun en développant, dès les années 1960, des accords de coopération et des partenariats renforcés en matière de sécurité maritime. Cette reconnaissance de la nécessité de coopérer a conduit au développement de l'une des coopérations maritimes les plus développées et opérationnelles entre deux États. Il n'en est pas de même à terre où les gestions française et anglaise des pollutions maritimes diffèrent en fonction de l'organisation administrative propre de chaque État. Les autorités terrestres, notamment les collectivités locales, ont grand intérêt à connaître le mode de fonctionnement de leurs homologues outre-Manche. Elles tireront bénéfice de la comparaison et de la mise en perspective des systèmes français et britannique en identifiant des objectifs communs, et en échangeant sur les difficultés rencontrées et les solutions apportées par chacun.

### Background to the Cross Channel Declaration

#### The Fécamp Declaration

*Having identified a common purpose, the French regions Nord - Pas de Calais, Picardie, Haute-Normandie, Basse-Normandie, Bretagne, the Syndicat Mixte de la Côte d'Opale and Syndicat Mixte de Protection du Littoral Breton Vigipol signed the Fécamp Declaration on 28 January 2011. This extended the cooperation they began in the CAMIS (Channel Arc Manche Integrated Strategy) project on maritime safety and maritime pollution.*

*Having been made aware of the initiative by French authorities', local authorities on the South coast of England, represented through the Local Government Association's Coastal Special Interest Group, have agreed to join with French colleagues and support a new cooperative effort embodied by this Cross Channel Declaration.*

*French and English local authorities look forward to this strengthened cooperation and to working with all relevant interests in a sense of partnership. This declaration affirms and promotes the gains to be made by acting in a coordinated and cooperative way to safeguard our communities, coasts and seas from the threats from maritime pollution.*

#### The 'at sea' and shoreline response compared

*French and English authorities at a national level have recognised their vital roles in responding to maritime pollution issues in the Channel area since the 1960s and have previously developed cooperation agreements and strengthened partnerships to support these roles. This recognition of the need to cooperate has led to one of the most developed and operational maritime partnerships between two countries in existence today. This success has not yet been replicated for responses to shoreline incidents at a local level. Here the scope and level of responsibility of French and English authorities differs. The authorities, particularly at the local level, would benefit significantly from knowing how their counterparts on the other side of the Channel operate. There would appear to be great value in comparing and contrasting the two systems and identifying common aims, purposes and means of cooperative working.*

### L'activité maritime dans la Manche et les risques induits

#### L'activité maritime

La Manche est l'une des principales routes maritimes mondiales qui voit passer près de 20 % du trafic mondial. En 2009, ceci représente environ 126 000 navires supérieurs à 300 TJB (soit 345 par jour) auxquels s'ajoutent de nombreuses liaisons transmanches destinées au transport de marchandises et de passagers (plus de 20 millions de passagers par an) qui traversent la Manche du Nord au Sud, densifiant encore le trafic maritime. L'espace maritime est également utilisé par la pêche (près de 1 500 navires immatriculés en 2008), la plaisance (1,3 millions de bateaux immatriculés), l'extraction de granulats marins et l'installation et l'entretien de câbles sous-marins. L'implantation progressive de parcs éoliens et hydroliens viennent encore davantage saturer l'espace.

En outre, la configuration géographique très resserrée de cette zone à forte densité de trafic en fait un véritable goulet d'étranglement où de multiples flux s'entremêlent et où les conflits d'usage sont nombreux. L'évolution du commerce mondial laisse à penser que cette densification du trafic maritime mondial va se poursuivre dans les années à venir, à la fois en termes de taille et de nombre de navires, tout comme l'exploitation de l'espace maritime par les autres activités.

Par conséquent, si la sécurité maritime est déjà un enjeu essentiel de l'Espace Manche, elle doit conserver une place importante dans l'agenda politique des deux pays, afin de répondre aux défis à venir.

#### Les risques de pollution maritime en Manche

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 dont la richesse et de la complexité des aspects à prendre en compte en font un enjeu essentiel, tant pour les autorités françaises et anglaises directement concernées que pour l'Union européenne toute entière. En effet, une part très significative des échanges commerciaux européens transite par la Manche, véritable trait d'union entre l'Atlantique et la mer du Nord. Ainsi, un événement maritime majeur qui perturberait le trafic en Manche impacterait l'économie de l'Union européenne. La spécificité des enjeux liés à la

### Shipping activity in the English Channel and the risks involved

#### Shipping Activity

*The Channel is one of the world's main maritime routes, used by almost 20% of its maritime traffic. In 2009, this represented around 126,000 ships over 300 Gross Registered Tonnage (or 345 per day). Cross Channel links transporting goods and passengers (more than 20 million passengers a year) from north to south across the Channel add to the density of shipping traffic. In addition fishery activities (some 1,500 ships registered in 2008), recreational boating (more than 1.3 million boats registered) and the activities of extracting marine aggregates and installing and servicing submarine cables all utilise the maritime space of the Channel. The gradual installation of offshore wind and tidal farms is adding further to the intensity of use.*

*Furthermore, the tightly hemmed in geographical configuration of this highly congested area creates an undeniable bottleneck, with the passages of multiple vessels jostling for space, resulting in numerous potential conflicts of use. Projected changes to world trade imply that maritime traffic will become heavier (both in tonnage and number of ships) in the years to come, as will utilisation of the maritime space by other activities.*

*This means that although maritime safety is already a primary concern in the Channel, it must remain high on the agendas of both countries, in order to respond to future changes.*

#### Risks in the Channel

*For maritime safety, the Channel is a high-risk and highly specific area compared with other seas in Europe and worldwide. The number and complexity of issues to be considered make it a priority for French and English authorities, the European Union and globally. Indeed, a very high proportion of European and global trade passes in transit through the Channel, linking as it does the Atlantic to the North Sea. As such, a significant maritime event disrupting traffic in the Channel would impact the European Union and global economies. The specific issues associated with maritime safety in the Channel must therefore be taken on board in the Atlantic Maritime Strategy,*



sécurité maritime dans l'espace Manche sont donc à prendre en compte dans la stratégie maritime Atlantique, en cours d'élaboration au sein de l'UE.

En raison de la congestion de l'espace maritime et de la multiplicité des usages, la Manche est une zone très accidentogène, où quelques 350 accidents ont été recensés ces cinquante dernières années (soit une moyenne de sept par an). Ces accidents sont à l'origine d'une centaine de pollutions accidentelles d'ampleurs variables, parmi lesquelles on dénombre quelques-unes des principales pollutions mondiales (Torrey Canyon et Amoco Cadiz notamment). Par conséquent, avec plus de 354 millions de tonnes de produits dangereux transportés en 2009, un accident maritime, outre la sauvegarde de la vie des équipages, a tôt fait d'avoir des conséquences majeures pour les populations riveraines, l'environnement et les activités économiques de l'ensemble de la zone. 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 par produits inertes (bois, conteneurs, etc.). En conséquence, le risque de pollution maritime accidentelle en Manche ne diminue pas, il change de nature et se complexifie. À cela s'ajoutent les rejets illicites en mer, même si leur nombre a diminué ces dernières années grâce aux politiques de prévention et de répression menées aux niveaux français, anglais et européen. Une adaptation constante des autorités françaises et anglaises pour se préparer à gérer de tels événements est donc nécessaire.

*which is currently being drafted in the European Union.*

*Due to the heavy congestion and diversity of uses, the Channel is an accident-prone sea area, with some 350 accidents having been recorded over the past 50 years (an average of seven per year). These have caused around a hundred cases of accidental pollution of varying impact and include some of the world's largest marine environmental disasters, notably the Torrey Canyon and Amoco Cadiz. With more than 354 million tonnes of hazardous cargoes transported through the Channel in 2009, a future maritime accident has the potential to have immediate and major consequences for coastal populations, the environment and economic activities of the Channel area and its connected regions, and may endanger the lives of the vessels' crews. Whilst the frequency of hydrocarbon pollution may be reducing, chemical pollution emerged in the 1980s, followed in the 1990s by many other types of pollution, including hazardous and noxious waste. The risk of accidental maritime pollution in the Channel is changing and becoming more complex. This is in addition to illegal dumping at the sea, which has fortunately, decreased in recent years, due to prevention and enforcement policies conducted at French, English and European levels. The French and English authorities must therefore adapt constantly to prepare for managing such events.*

