



## Collectivités du littoral de la Manche : Quelles actions et quels moyens face au risque de pollution maritime accidentelle ?

ACTES DE COLLOQUE

FÉCAMP, LE 28 JANVIER 2011



Colloque franco-britannique organisé par le projet CAMIS et l'Assemblée des Régions de l'Arc Manche en partenariat avec VIGIPOL et le Conservatoire du Littoral.

<b>MOT D'ACCUEIL</b>	
■ Patrick JEANNE, Maire de Fécamp .....	3
<b>Session d'ouverture</b>	
<b>DISCOURS D'OUVERTURE</b>	
■ Dominique GAMBIER, Conseiller Régional de la Haute-Normandie, délégué aux affaires européennes et à la recherche .....	3
<b>Les pollutions maritimes, une préoccupation européenne ?</b>	
■ Estelle GRELIER, Députée Européenne, Présidente de la Communauté de Communes de Fécamp .....	4
<b>La perception du risque maritime au Royaume-Uni</b>	
■ Iain SHEPHERD, Président de Marine South East Ltd .....	5
<b>État des lieux</b>	
<b>La Manche, une zone à risques</b>	
<b>Les pollutions et accidents survenus en Manche depuis les années 1960</b>	
■ Sophie BAHE, Chargée de Mission « Préparation et Gestion de crise », Vigipol .....	7
<b>Les spécificités du détroit du Pas-de-Calais</b>	
■ Wulfran DESPICHT, Vice-président du Conseil Régional du Nord-Pas-de-Calais en charge de la Mer .....	12
<b>Les rôles respectifs de l'État et des collectivités territoriales</b>	
<b>Le rôle de l'État en France et au Royaume-Uni</b>	
■ Laurent COURCOL, Directeur Interrégional de la Mer Manche Est - Mer du Nord .....	13
■ Jérémy DRISCH, Enseigne de Vaisseau, Chargé de mission POLMAR/NUCMAR, Préfecture Maritime de la Manche et de la Mer du Nord .....	14
■ Jean-Yves BREHMER, Chargé de mission et d'expertise POLMAR Terre, Direction Interrégionale de la Mer Manche Est - Mer du Nord .....	15
<b>Le rôle des collectivités locales en France et au Royaume-Uni</b>	
■ Annie MOBUCHON, Première adjointe au Maire de Paimpol .....	16
■ Bryan CURTIS, Adur and Worthing Councils .....	18

## Conclusions de la matinée

- Alain LE VERN, Président de la Région Haute-Normandie et Président de l'Assemblée des régions de l'Arc Manche .....

21

## DISCOURS D'OUVERTURE

- Bruno THENAIL, Coordinateur du projet CAMIS, Région Haute-Normandie .....

22

## Témoignages et présentations d'outils

### Table ronde 1

#### Quand une pollution arrive sur le littoral de la Manche...

##### Expériences d'élus locaux et enseignements pour l'avenir

- Stephen O'ROURKE, Devon County Council .....
- Bernard CABON, Ancien Maire de Guimaëc (Finistère) .....
- Bryan CURTIS, Adur and Worthing Councils .....
- Jean EVEN, Ancien Maire de Ploulec'h (Côtes-d'Armor) .....

23

25

26

28

### Table ronde 2

#### Comment se préparer à la gestion d'une pollution maritime ? Avec quels outils ?

##### Le réseau opérationnel « Pollutions marines et littoral »

- Stéphane RENARD, Responsable du Service de Gestion du Patrimoine à la délégation Normandie du Conservatoire du Littoral .....

29

#### Les actions de Vigipol, syndicat mixte de protection du littoral breton

- Joël LE JEUNE, Président de Vigipol, Maire de Trédrez-Locquémeau, Président de Lannion Trégor Agglomération .....

31

#### L'organisation des collectivités locales britanniques

- Stephen O'ROURKE, du Devon County Council au nom du « Local Government Association's Coastal Issues Special Interest Group .....

33

#### La nécessaire organisation des collectivités locales françaises

- Annick BENOIT, Vice-présidente du Conseil Économique, Social et Environnemental Régional de Haute-Normandie .....
- Christian FOUGERAY, Membre du Conseil Économique, Social et Environnemental De Basse-Normandie .....

35

35

■ Les réactions du public .....

36

■ Sigles et abréviations .....

38

■ Annexes .....

39



## MOT D'ACCUEIL

**Patrick JEANNE,**  
**Maire de Fécamp**

C'est avec grand plaisir que je vous reçois ce matin. Fécamp a fait l'actualité nationale puisque nous allons accueillir un important projet éolien en mer, au large de Fécamp. Fécamp a toujours tiré beaucoup de richesses de la mer notamment à travers la pêche. Le fait d'entamer aujourd'hui une mutation de la ville grâce à ces nouvelles énergies renouvelables nous permet d'aborder l'avenir avec confiance. Néanmoins, la protection de notre littoral est notre priorité puisqu'il existe toujours des risques et périls. Nous devons travailler ensemble pour que tout cela s'améliore. Vous avez des travaux importants et ils seront fructueux, j'en suis persuadé.



## DISCOURS D'OUVERTURE

**Dominique GAMBIER,**  
**Conseiller Régional de la Haute-Normandie, délégué aux affaires européennes et à la recherche**

Cette rencontre s'intègre dans deux démarches : celle de l'organisation de rencontres annuelles des régions de l'Arc Manche<sup>1</sup>, et celle du projet CAMIS s'efforçant de développer une stratégie intégrée de l'espace Manche<sup>2</sup>.

Suite aux rencontres sur diverses thématiques telles que le changement climatique, l'économie des petites villes côtières, etc., nous allons aborder la question des pollutions maritimes de l'espace Manche.

Cette rencontre s'intègre aussi dans les débats ayant lieu depuis un certain nombre d'années sur la définition d'une politique maritime européenne intégrée.

Nous souhaitons faire reconnaître l'espace Manche comme espace spécifique à l'échelle européenne, compte tenu de ses particularités en termes de trafic et des coopérations se développant entre les régions françaises et anglaises.

## Session d'ouverture

Les buts de cette rencontre sont de :

- sensibiliser aux enjeux des risques de pollution maritime,
- informer sur les responsabilités des différentes institutions dans ce domaine,
- avoir une réflexion partagée au sein de l'Arc Manche pour faire face à ces risques.

Dans un premier temps sera réalisé un double état des lieux :

- sur l'ampleur des risques et enjeux relatifs au trafic,
- sur la diversité des compétences dans ce domaine afin que chacun mesure ses responsabilités et s'organise pour y faire face.

Un second temps sera dédié aux échanges au travers de deux tables rondes portant respectivement sur le vécu d'élus locaux lors de la survenue de pollutions marines et les outils de leurs gestions.

1/ cf. annexe I, l'Arc Manche.  
2/ cf. annexe II, le projet CAMIS  
(Channel Arc Manche Integrated Strategy)

# Les pollutions maritimes, une préoccupation européenne ?

**Estelle GRELIER,**  
Députée Européenne, Présidente de la Communauté de Communes de Fécamp

Au plan européen, je suis membre d'un intergroupe nommé « mer et zones côtières », dont je suis fondatrice avec Corinne Lepage, la présidente. Son but est de se préoccuper de la manière dont cohabitent les différents usages en mer tout en étant dans un environnement sécurisé. Un intergroupe au plan européen permet la mise en relation de députés de toutes sensibilités politiques ayant un intérêt commun sur un sujet qui leur est proche. Des représentants de tous les pays ayant une façade maritime y sont présents et nous souhaitons le développer au sein de l'Union européenne.

Les pollutions maritimes font partie des préoccupations de l'Union européenne ; mais des améliorations, notamment sur la mise en œuvre des moyens, sont encore à réaliser. La catastrophe de l'Erika en 1999 a appelé à un changement des mentalités et à une prise en compte des préoccupations maritimes. Jusqu'alors, l'approche restait théorique et nous ne nous étions pas donné les moyens de prendre en compte cette politique. Les paquets européens Erika 1, Erika 2 et Erika 3, relatifs à la sécurité maritime et à la prévention des pollutions ont été mis en place et adaptés à la suite du naufrage de l'Erika. L'objectif était de renforcer la certification des navires et le contrôle des chaînes de vérification. Cela impliquait une plus grande responsabilisation de chacun et la mise en place dans chaque pays d'instances et de moyens de contrôle nouveaux. Le dernier

volet de cette législation européenne date du mois d'avril 2009 et vient juste d'être adopté par la France. Les trois objectifs de ce dernier paquet Erika 3 étaient :

- la protection de l'environnement,
- le renforcement de l'encadrement de la sécurité des navires et de la navigation maritime,
- l'amélioration des conditions de vie à bord des navires.

Parmi les nouvelles mesures, il est prévu :

- la mise en place de contrôles pour tous les navires faisant escale dans les ports de l'Union européenne, avec l'obligation pour les armateurs et les navires de s'assurer contre les dommages causés à l'environnement,
- la mise en place d'un suivi global du trafic maritime,
- la mise en œuvre de la convention internationale sur le travail maritime, adoptée par l'Organisation Internationale du Travail (OIT), garantissant « aux gens de mer » (1,2 million de marins à travers le monde) des conditions de travail et de vie décentes à bord des navires.

Les textes renforcent également le poids de l'Agence Européenne de Sécurité Maritime qui doit se doter du futur système « EUROSUR » de surveillance aux frontières, terrestres et maritimes. La Commission européenne participe déjà au financement de l'I2C (« Eyes to sea », « Les Yeux de la Mer ») pour s'assurer

que, sur un périmètre de 400 km, tous les mouvements anormaux de navires soient repérés. Il existe une intervention forte de l'Union européenne sur ces sujets. Enfin, nous avons des dispositifs financiers pour la modernisation des flottes, amenant une plus grande sécurité en mer.

Malgré ces avancées, des nuances demeurent. La nouvelle législation européenne est ambitieuse, mais quelque peu virtuelle puisque les moyens financiers et humains sont insuffisants, notamment les moyens de contrôle. Si l'Europe s'affirme en première position sur ces sujets de pollution maritime, elle n'a pas les moyens de ses ambitions. Le budget de l'Union européenne est extrêmement contraint, plusieurs États souhaitent le voir réduit, avec des compétences accrues — dans le cadre du traité de Lisbonne — entraînant une difficulté à financer une politique maritime intégrée digne de ce nom. Il faut nous doter de moyens supplémentaires sur cette politique. J'ai, par exemple, amendé le rapport Meissner sur la politique maritime intégrée, en regrettant que celle-ci ne dispose pas des moyens financiers de ses ambitions. J'ai également amendé le projet de stratégie intégrée pour la région Atlantique, sur la prise en compte de la sécurité, dont les moyens budgétaires sont là encore insuffisants. J'ai alerté la Commission européenne concernant le désengagement des Britanniques de la coopération existante sur le remorquage en haute mer, une décision unilatérale qui



fait peser de lourdes menaces. En effet, il s'agit d'un outil de sécurisation du trafic en Manche, financé par les États français et britanniques. Une des premières mesures de M. Cameron a été d'indiquer que l'État britannique se désengageait. Ainsi, non seulement l'Union européenne n'a pas les moyens de ses ambitions, mais de plus, les États se désengagent. La Commission européenne m'a indiqué la souveraineté des États dans l'organisation de la sécurité maritime, mais qu'elle s'assurait que les moyens alloués étaient conformes aux objectifs de l'Union européenne. L'intergroupe « mer et zones côtières » alerté par cette précision du commissaire Kallas au transport va se saisir de ce sujet, parce que l'on ne peut se vanter que la Manche soit l'une des autoroutes maritimes les plus fréquentées et ne pas s'assurer de ses moyens de sécurisation. Un suivi a donc été demandé par l'intergroupe « mer et zones côtières » pour plusieurs raisons, et notamment parce que le trafic en Manche va s'accroître à la suite de l'organisation des Jeux olympiques à Londres, mais aussi parce que nous sommes dans un contexte où cette autoroute de la mer voit son trafic augmenter.

On peut toujours nourrir un espoir de politique européenne, au travers notamment de la législation, mais il faut également que les États assument leur propre responsabilité. Sans vouloir réduire tous les débats aux questions budgétaires, cette politique aura du succès si nous lui en donnons les moyens financiers.

# La perception du risque maritime au Royaume-Uni

Iain SHEPHERD,  
Président de Marine South East Ltd

Je travaille dans l'industrie maritime depuis 37 ans et ai passé 22 ans au service de la Royal Navy. J'ai occupé divers postes dans le secteur portuaire et dans le domaine de l'exploration sous-marine pour l'industrie pétrolière et gazière, et j'ai été consultant indépendant pour le projet de bateau-prison. J'ai également travaillé dans la construction de bateaux et je dirige actuellement une petite entreprise de fabrication d'équipements de défense. Par ailleurs, je préside Marine South East, un cluster maritime établi dans le sud-est de l'Angleterre. Nous étions soutenus par l'État jusqu'à récemment, mais le financement nous a été retiré. Nous demeurons néanmoins un organisme indépendant. Nous comptons actuellement quelque 2500 entreprises membres dans cette région, toutes dans le secteur maritime. Mme GRELIER a déjà évoqué le problème de l'ancienneté des navires, et en effet, 65 % des bateaux naviguant uniquement dans les eaux de l'Union européenne ont 20 ans ou plus, ce qui est significatif. Il y a quelques années, l'industrie a vivement encouragé la mise en place d'un programme de mise à la casse des bateaux. Hélas, ces efforts sont restés sans suite. C'est toutefois un objectif que nous ne devons pas perdre de vue car ces navires vieillissants sont la cause de la majorité des problèmes de pollution et leur renouvellement est sans doute un point très important.

Les collisions sont malheureusement trop fréquentes et, en tant que marin, je peux vous assurer que personne dans ce secteur n'a la moindre intention, en partant au travail le matin, de heurter un autre bateau ou de s'échouer. Mais en Europe, nous avons souvent tendance à penser que si un navire entre en collision avec un autre, c'est le capitaine qui est fautif, tandis que lorsqu'un accident d'avion survient, le commandant est considéré comme un héros. Il s'agit là d'un véritable problème. Ces professionnels travaillent très dur et nous devons reconnaître leurs compétences et nous efforcer de comprendre pourquoi des accidents se produisent. Nous devons nous attaquer à ce problème sans traiter les membres d'équipage comme des criminels. Les collisions et les échouages se produisent par le fait de défaillances mécaniques et humaines. Les risques existent dans le secteur maritime comme partout et c'est un problème auquel nous devons faire face. La réduction de ces risques est un objectif tout aussi important que l'application des réglementations, et en particulier du contrôle par l'État du port. Cela fait partie des mesures que nous pouvons prendre lorsqu'un navire entre dans nos ports : nous pouvons nous assurer qu'il est adapté à l'usage prévu, en état de naviguer, sûr, qu'il ne présente pas de risque de pollution et que son équipage y est en sécurité. Précisons toutefois que ces contrôles ne sont possibles que lorsqu'il s'agit d'une compagnie maritime

européenne, ce qui est souvent le cas. Mais nous voyons également arriver des bateaux provenant d'autres pays qui font du commerce dans la zone européenne et, parfois, leurs critères ne sont pas aussi stricts que ceux de l'Europe. Il nous faut travailler avec ces pays pour renforcer ces critères. Nous devons pratiquer la tolérance zéro en cas de non-respect des couloirs de navigation. Les détroits sont extrêmement fréquentés. Nous avons mis en place des dispositifs de séparation du trafic et nous ne devrions laisser personne enfreindre ces règles.

Les réglementations internationales en matière de « prévention des collisions » en mer constituent la bible de tous les professionnels de la navigation, et nous devons attendre d'eux un comportement irréprochable. Il nous faut également former les marins non professionnels, les plaisanciers. Au Royaume-Uni, comme dans de nombreux autres pays d'Europe, n'importe qui peut acheter un bateau et s'autoproclamer navigateur. Se former auprès de la Royal Yachting Association est une excellente initiative, mais il est crucial de promouvoir la formation à un stade plus précoce. En effet, un voilier représente un danger considérable s'il se trouve au mauvais endroit au mauvais moment, chose que tous les plaisanciers ne comprennent pas forcément.

Un bateau peut subir une panne d'essence, une panne technique, une panne



du système de pilotage et bien d'autres pannes encore, et nous devons faire face à cette réalité. Mais que faire lorsque cela se produit ? Pouvons-nous amarrer le bateau ? Quoi que nous fassions, l'important est la façon dont nous gérons la situation et dont nous contrôlons les communications. Il est capital de disposer d'un système qui fonctionne. Lorsqu'un incident se produit, l'essentiel est la façon dont nous pensons pouvoir réagir et la rapidité avec laquelle nous pouvons le faire. Prenons l'exemple du problème survenu sur la plate-forme pétrolière de BP dans le golfe du Mexique : ils sont encore loin de connaître l'ampleur des dégâts causés par la pollution. Il apparaît en réalité que leur réaction initiale a été très insuffisante. Lorsqu'un navire se brise, il faut réagir et gérer cet incident de façon à ce qu'il n'en provoque pas un second. Laisser un second incident se produire risque d'entraîner un effet boule de neige.

Il a été dit plus tôt que nous ne disposons pas d'un, mais de trois remorqueurs au Royaume-Uni. J'ai encore du mal à croire que nous possédons ces garde-côtes, car cela ne s'accorde pas avec la culture britannique. Autrefois, nous faisons généralement appel à des remorqueurs privés et l'industrie n'est pas favorable au désarmement des remorqueurs. Mais il apparaît que le gouvernement ne voit en ces remorqueurs qu'un coût et qu'il s'attend à économiser environ 40 millions d'euros en quelques années en les supprimant. Pour

## La perception du risque maritime au Royaume-Uni

Iain SHEPHERD,  
Président de Marine South East Ltd

moi, ces remorqueurs sont comme une assurance logement. Ma maison n'a pas encore brûlé, mais ça ne veut pas dire que je vais arrêter de payer l'assurance. Ce sont des questions que l'industrie maritime britannique est en train d'étudier. Le gouvernement a annoncé que les remorqueurs seraient retirés dès le 1er septembre. On recherche actuellement d'autres moyens de les financer, via un impôt sur les parcs éoliens offshore, par exemple. Les acteurs du secteur maritime n'approuvent pas cette approche et pensent plutôt à une solution privée, car nous aimerions qu'un service de remorqueurs reste disponible au Royaume-Uni. Ce pourrait être un modèle très différent de celui du financement public, mais dans tous les cas, il nous faut une police d'assurance. Cette possibilité de faire appel à une solution privée est actuellement à l'étude. À propos, nous prévoyons de construire des parcs éoliens offshore à un rythme phénoménal d'ici à l'année 2020 pour atteindre les objectifs européens en matière de production d'énergie renouvelable. En septembre dernier, nous avons ouvert ce qui constitue le parc éolien le plus étendu au monde, soit une zone de 100 éoliennes d'une puissance de 3 MW chacune. Dans quatre ans, ce parc ne sera plus que le septième au large du Royaume-Uni par son envergure.

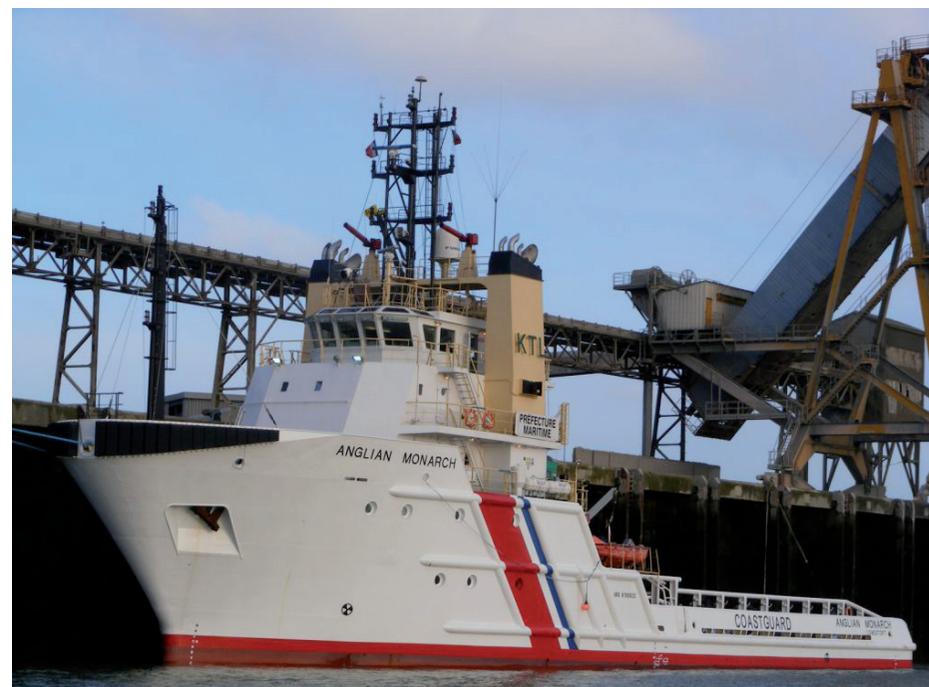
La Manche est une zone de navigation très dense et très fréquentée : chaque minute, elle est traversée par trois navires

transportant 300 tonnes de marchandises, et nous nous apprêtons à y construire une usine de liquéfaction, des terminaux offshore, des parcs éoliens, etc. En bref, nous produisons de l'énergie et tout cela se fait en mer. La mer est donc essentielle à notre survie. Nous devons la protéger et prendre la mesure des risques encourus, afin de procéder à des contrôles judicieux. Il ne s'agit pas uniquement de pollution. Il nous faut aussi préserver les infrastructures : l'essentiel pour un parc de 200 éoliennes, c'est que l'énergie produite soit transportée jusqu'aux côtes. La sous-station en constitue le point faible car, en cas de collision avec un bateau, la capacité du parc est perdue pendant une assez longue période.

C'est uniquement en prenant conscience de cette réalité que nous pouvons comprendre comment gérer la mer dans une perspective d'avenir. L'exploitation minière et l'extraction de minéraux constituent également des activités capitales. La plupart des minéraux des terres rares se trouvent en Chine, qui en contrôle le prix. On compte également des sites importants à La Réunion ou en Afrique du Sud. Dans la Manche, le Royaume-Uni et la France extraient déjà des agrégats mais les deux pays comptent effectuer des extractions dans des eaux de plus en plus profondes. Des installations sont donc prévues.

Pour résumer, l'industrie maritime dans son ensemble se complexifie et la gestion

de l'espace est appelée à en devenir un point clé. Le risque ne se réduit donc pas à la pollution et à la collision de pétroliers. Nous devons aussi nous pencher sur cette concentration d'activités car elle peut engendrer des problèmes. L'océan est devenu un nouveau parc d'activités, un nouveau complexe industriel. Au cours de ce XXI<sup>e</sup> siècle, nous allons l'exploiter plus que jamais et c'est cette nouvelle configuration que nous devons gérer.



→ Le remorqueur *Anglian Monarch*, co-affrété par les gouvernements français et britanniques.



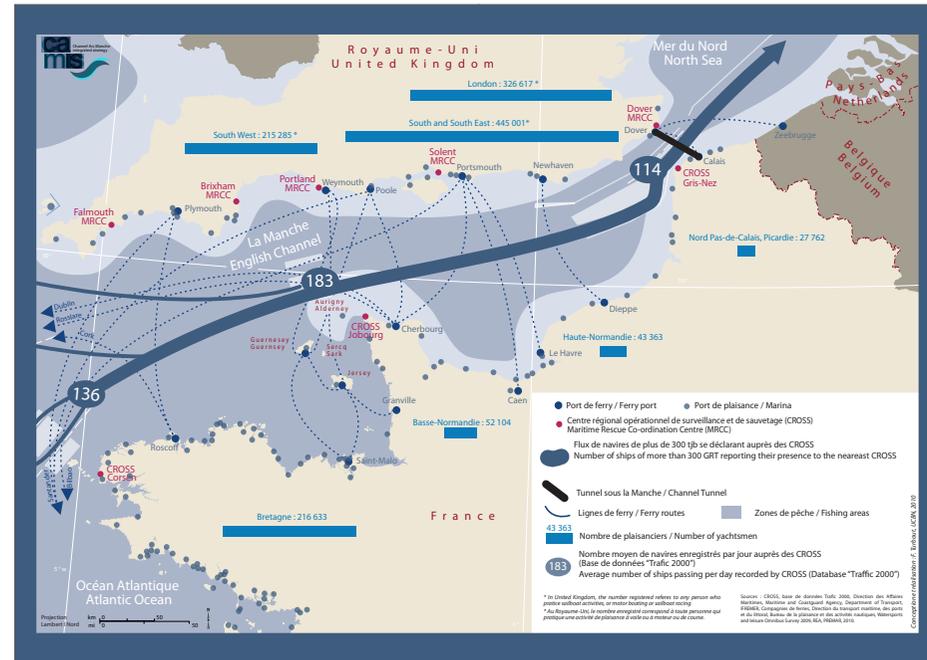
# La Manche, une zone à risques

## Les pollutions et accidents survenus en Manche depuis les années 1960

Sophie BAHE, Chargée de Mission  
« Préparation et Gestion de crise », Vigipol



### État des lieux



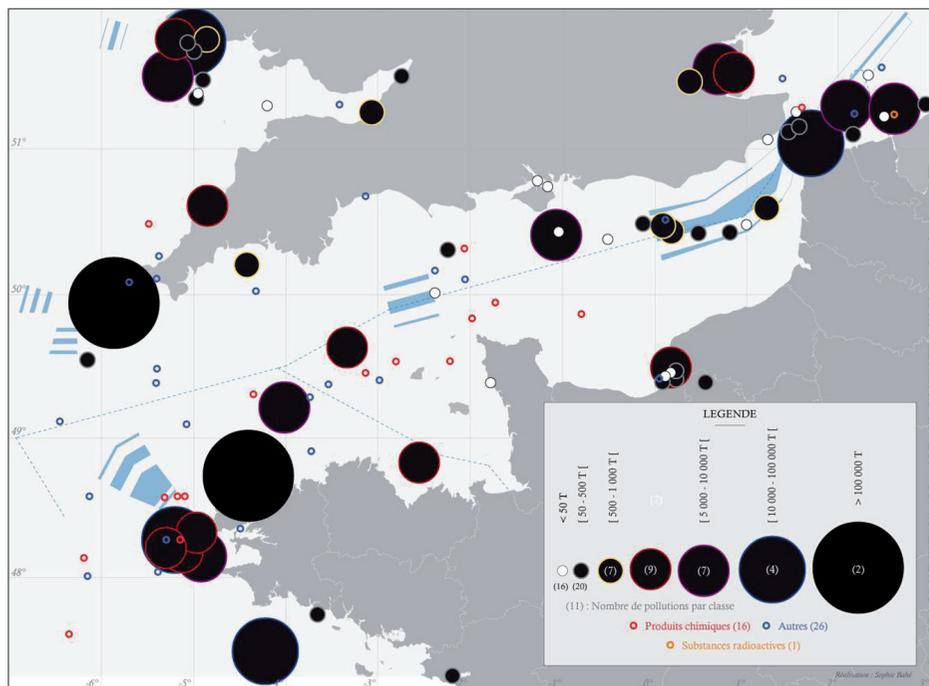
→ Activités et usages de la mer en Manche.

Je fais actuellement partie du groupe de travail « sécurité maritime » du projet CAMIS et j'étais précédemment impliquée dans le projet EMDI. Nous travaillons donc depuis près de sept ans sur les questions liées aux risques de pollution maritime en Manche, dans le cadre de la coopération franco-britannique. Les différentes cartes présentées aujourd'hui ont déjà été initiées dans le cadre du projet EMDI mais ont été largement enrichies depuis. C'est une étude que nous ne cessons d'approfondir. Elle est menée en partenariat avec Frédérique Turbout de l'Université de Caen, qui s'occupe de la partie « analyse du trafic maritime ». Je vous présenterai une carte de synthèse de ses travaux. Puis, nous évoquerons plus en détail les accidents et incidents majeurs survenus dans la Manche depuis les années soixante afin de voir quels sont les risques liés au trafic maritime et les conséquences potentielles.

L'espace Manche représente une zone de forte densité de trafic longitudinal (allant de l'Atlantique aux grands ports de la mer du Nord) et transversal (passagers et marchandises) entre les côtes françaises et britanniques. À cela, il faut ajouter les nombreuses flottilles de pêche et les bateaux de plaisance. A ces zones de flux, s'ajoutent également des zones d'exploitation de granulats marins en projet ou en cours, des zones d'éoliennes en mer, etc. Nos côtes sont particulièrement concernées par l'implantation de nouveaux sites éoliens, et ceux-ci entraîneront un ac-

## La Manche, une zone à risques

### Les pollutions et accidents survenus en Manche depuis les années 1960



→ Ampleur des déversements accidentels d'hydrocarbures survenus en Manche et aux abords (1960-2009).

croissement de la compétition entre usages sur des zones déjà très fréquentées.

108 pollutions survenues dans la Manche et ses abords depuis les années 1960 ont été recensées. Leur densité est particulièrement forte aux abords des dispositifs de séparation du trafic et des grands ports.

Parmi ces 108 pollutions, on dénombre :

- 65 pollutions par hydrocarbures ;
- 16 déversements de produits chimiques ;
- 1 déversement de substances radioactives ;
- 26 autres pollutions (bois, fruits et légumes, produits manufacturés, etc.).

Si on détaille les pollutions par hydrocarbures en fonction de leur ampleur, on remarque tout de suite les deux plus

grandes marées noires : le Torrey Canyon qui s'échoua à la pointe de la Cornouaille en 1967 ; et l'Amoco Cadiz, sur le nord-ouest de la Bretagne en 1978. En matière de pollution par hydrocarbures, aucune zone de la Manche n'a véritablement été épargnée. Que ce soit en partie occidentale ou orientale, le nombre de pollutions est sensiblement le même, mais leur ampleur varie. La partie ouest a été largement plus touchée par des pollutions de grande ampleur. De plus, il faut signaler que beaucoup de petites pollutions survenues dans la Manche n'ont pas atteint les côtes. Certes les pollutions qui ont touché le littoral ont été très dommageables, mais au vu du nombre de déversements de polluants recensés, le bilan pourrait être pire encore.

Si l'on analyse ces pollutions, on constate une spatialisation des causes. Le détroit du Pas-de-Calais est largement concerné par des collisions. Au large de la pointe bretonne, les désarrimages de cargaison sont majoritaires. Au large de la Cornouaille, ce sont des échouements. Il existe une zone de naufrages des navires au large des Casquets. Enfin, à l'entrée du golfe de Gascogne, la cause principale est l'avarie.

Mais au-delà de ces pollutions, il arrive que certains naufrages aient lieu sans que leur cargaison ne se déverse en mer. Et comme nombre de ces épaves ne sont pas relevées, elles continuent donc de



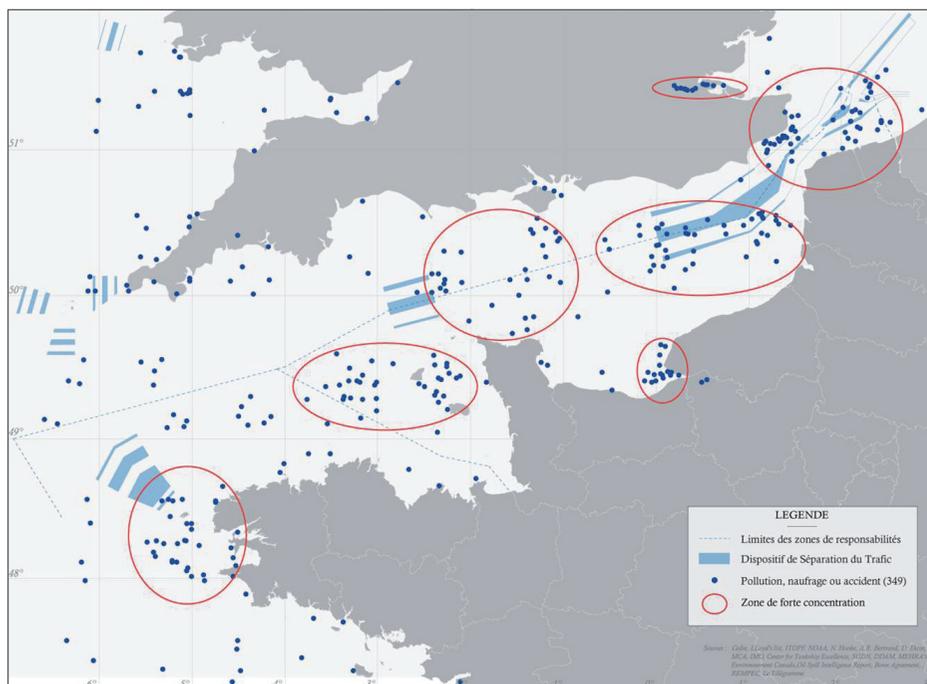
constituer un risque de pollution. À ces 88 naufrages sans pollution, il convient d'ajouter également 153 accidents majeurs qui n'ont pas occasionné de déversement en mer mais qui auraient pu être très dommageables. Au total, ce sont donc 349 événements de mer sérieux - pollutions, naufrages et accidents sans pollution - qui ont été recensés sur la Manche ces cinquante dernières années, soit une moyenne de sept événements de mer et plus de deux pollutions par an.

Certaines zones sont plus accidentogènes que d'autres. La Bretagne ainsi que la zone à l'ouest des îles anglo-normandes, en sont de parfaits exemples, mais ne sont pas les seules. On peut évoquer une troisième zone, les Casquets, à l'est du dispositif de séparation du trafic ; une quatrième à l'entrée du port du Havre et une cinquième autour du dispositif de séparation du trafic du Nord-Pas-de-Calais. Ces différentes zones accidentogènes sont réparties sur toute la façade maritime. Ainsi, même si la Bretagne a été plus touchée par les pollutions, les autres régions françaises et britanniques sont aussi menacées par ce risque.

Pour expliquer la densité d'accidents observés dans ces zones, on peut évoquer les conditions météorologiques et océaniques sur la zone qui combinent à la fois, des fréquences élevées de vents forts et de mer forte et de nombreux jours de brouillard par an. Les zones les plus dangereuses en matière de navigation

## La Manche, une zone à risques

### Les pollutions et accidents survenus en Manche depuis les années 1960



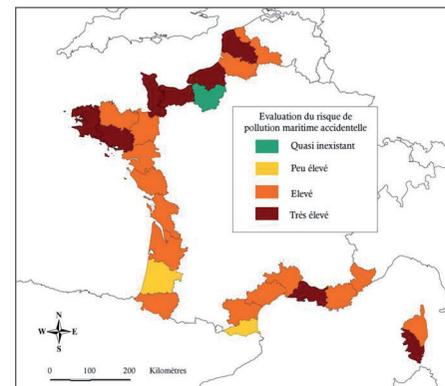
→ **Pollutions, naufrages et accidents survenus dans la Manche et ses abords (1960-2009).**

correspondent à celles ayant une forte concentration de pollution. Mais cette explication n'est pas suffisante et il faut coupler ces conditions météorologiques et océaniques avec la densité du trafic et la multiplicité des usages.

À l'analyse de ces aléas, il convient de combiner celle de la vulnérabilité écologique, économique, physique et démographique, d'un territoire à une pollution.

Cette vulnérabilité a été couplée avec le risque d'un accident au large de ces côtes.

Il en ressort que les départements riverains de la Manche sont les plus exposés au risque de pollution maritime. Notons que pour l'instant, ces travaux n'ont été réalisés que du côté français. Il convient donc désormais d'étudier les côtes britanniques.



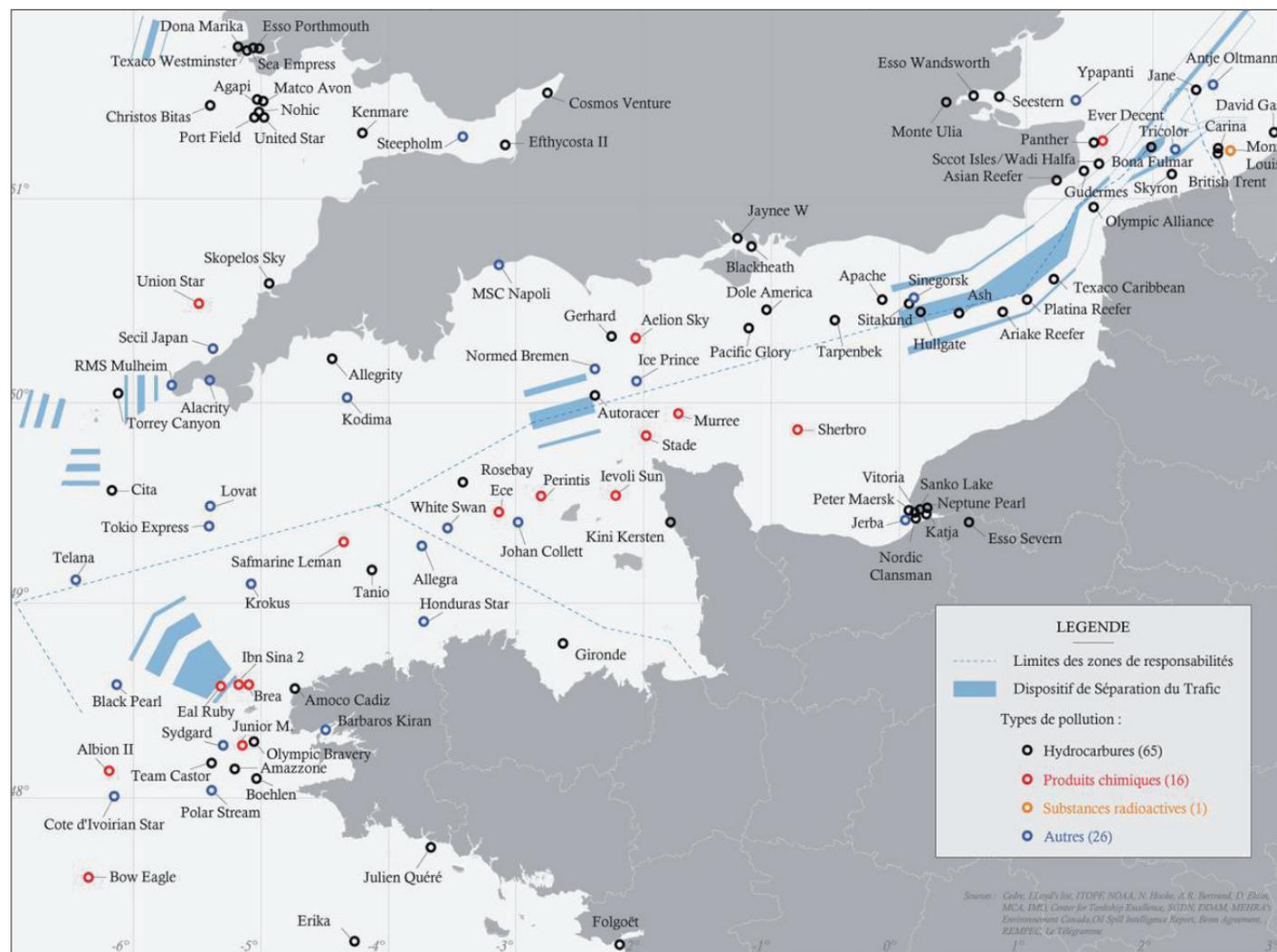
→ **Évaluation du risque de pollution maritime accidentelle.**

Quand on évoque une pollution maritime, on pense tout de suite à une grande marée noire type Amoco Cadiz ou Erika. Mais prenons quelques exemples de pollutions récentes en Bretagne :

→ La pollution du Prestige au printemps 2003 ; suite à son naufrage en novembre 2002, au large de la Galice, le pétrolier a provoqué une marée noire de très grande ampleur sur l'Espagne et le sud-ouest de la France. Une partie de cette pollution est remontée également jusqu'au nord de l'Europe. En Bretagne, l'ampleur de la pollution n'a pas nécessité le déclenchement du plan POLMAR Terre. Elle a néanmoins mobilisé les agents des communes touchées pendant plusieurs semaines.

# La Manche, une zone à risques

## Les pollutions et accidents survenus en Manche depuis les années 1960



→ Localisation des pollutions maritimes accidentelles survenues dans la Manche et ses abords (1960-2009).

→ Un autre cas de figure, avec la pollution du MSC Napoli en janvier 2007.

Ce porte-conteneurs a connu une avarie au nord de la Bretagne avant d'être remorqué puis échoué sur les côtes du Devon qui a ensuite nécessité plus d'un an et demi de traitement. Lorsqu'il était en avarie au nord de la Bretagne, il a perdu deux conteneurs de paquets de gâteaux ainsi qu'un peu de pétrole. Le mélange de ces deux produits est arrivé sur nos plages, touchant une vingtaine de communes. Là encore, en dehors du champ du plan POLMAR Terre, les maires ont eu à gérer cette pollution de moyenne ampleur. Ils ont alors pris conscience qu'il leur manquait un outil pour faire face à ce genre de situation. C'est à partir de là que la généralisation des démarches Infra POLMAR a pu être acceptée, et même souhaitée, par les élus bretons.

→ Le Honduras Stars en décembre 2007, toujours sur l'est du Finistère et l'Ouest des Côtes d'Armor, a perdu sept conteneurs d'ananas. Des milliers de fruits sont ainsi arrivés sur les côtes. En quelques heures, les plages se sont remplies d'habitants venant ramasser les ananas. Mais, il restait la problématique des conteneurs frigorifiques, dont certains n'étaient pas accessibles par la terre et il a fallu trouver une solution pour les évacuer. Une pollution, en apparence « inoffensive », voire même agréable pour la population, a finalement causé de sérieuses contraintes de gestion pour plusieurs communes.

## La Manche, une zone à risques

### Les pollutions et accidents survenus en Manche depuis les années 1960



→ Le Horncliff en février 2008, a perdu 90 conteneurs, dont 60 réfrigérés lors d'une grosse tempête au large de la pointe bretonne, à 60 km de Brest. Quelques-uns de ces conteneurs sont arrivés à la côte. En mer, ils constituaient un obstacle à la navigation important avec un risque de suraccident. Les pertes importantes de conteneurs sont de plus en plus fréquentes. L'arrivée massive de conteneurs à la côte constitue donc désormais un scénario plus que probable auquel les autorités terrestres (communes et préfectures côté français, county councils côté britannique) vont devoir se préparer.

→ En novembre 2008 enfin, deux tuyaux à la dérive sont arrivés jusqu'à la côte. Ils mesuraient 43 m de long et 90 cm de diamètre et pesaient plus de 20 tonnes chacun. Bien qu'il ne s'agisse pas d'une grande marée noire, il fallut pourtant trouver une solution pour gérer et évacuer ces tuyaux. Ils auraient pu causer des dommages sévères en cas de dérive dans un port de plaisance ou dans des installations conchylicoles.

En conclusion, nous devons de plus en plus faire face à des pollutions de faible et moyenne ampleurs. En conséquence :

En France, la gestion de ces pollutions relève de la responsabilité du maire et non pas du Préfet. Les collectivités ont de plus en plus besoin de se préparer pour faire face à ces risques.

Des petites pollutions reviennent de plus en plus fréquemment et elles se sont diversifiées, ce qui nécessite une adaptation des moyens à mettre en œuvre pour les gérer.

Enfin, face à la diversité de ce risque, il est important d'échanger nos expériences entre collectivités locales en matière de préparation notamment, sur ces petites pollutions, afin de réagir dans les meilleurs délais.



© Vigipol

→ Ananas échoués sur une plage des Côtes d'Armor suite à la perte de conteneurs en mer.

# La Manche, une zone à risques

## Les spécificités du détroit du Pas-de-Calais

**Wulfran DESPICHT, Vice-président du Conseil Régional du Nord-Pas-de-Calais responsable de la Mer**

Les constats majeurs sont applicables et concentrés sur le détroit. Ces problématiques concernent :

- la densité, puisque c'est le détroit le plus fréquenté du monde avec 800 navires par jour sur un bras de mer de 30 km,
- la diversité des trafics et de la flotte, avec des gros navires, des navires de plaisance, de pêche, allant de l'Est à l'Ouest, du Nord au Sud, ainsi que des vieux navires et des navires plus récents.

Attention, tout de même, à ne pas se focaliser uniquement sur l'ancienneté et la lutte contre les navires-poubelles en pensant que le problème sera réglé en ayant uniquement des navires récents. En effet, le dernier accident majeur concerne le naufrage du Tricolor en 2004, bateau ayant pourtant toutes les caractéristiques inverses de celles d'un navire-poubelle.

Il y a donc une grande diversité de navires et de cargaisons, concentrée sur un bras de mer de 30 km, dont découle une concentration des risques et pollutions potentielles.

Il est essentiel de répondre aux spécificités du détroit du Pas-de-Calais et la démonstration pourrait être la même pour tous les détroits présents dans le monde. Il ne s'agit pas de mettre en œuvre des dispositifs spécifiques au détroit du Nord-Pas-de-Calais, mais d'intégrer ces spécificités aux dispositifs existants.

La spécificité du détroit du Nord-Pas-de-Calais tient à :

- La densité et à la mixité du trafic,
- La dimension « double transfrontalière » du détroit entre la France et la Grande-Bretagne mais aussi avec la Belgique, qui bien qu'elle n'y soit pas positionnée directement, est un usager important du détroit (une grande partie du trafic Ouest – Est passe dans les ports du Benelux). En réponse à cette problématique transfrontalière, les questions de mutualisation des moyens et de leur coordination sont essentielles, les pollutions marines ignorant les frontières nationales,
- Il est important de ne pas oublier, dans la stratégie européenne d'identification des bassins maritimes, les extrémités et notamment les détroits que ce soit dans la stratégie Arc Manche ou dans la stratégie mer du Nord.

Le meilleur moyen de lutter contre la pollution est de l'éviter. La problématique du remorqueur de haute mer partagé entre la France et la Grande-Bretagne est fondamentale. La fin de cette coopération est regrettable car une réponse à toutes ces spécificités et enjeux avait été trouvée en partie, par l'affrètement en commun d'un outil d'intervention. Or, actuellement, les choix de la Grande-Bretagne ont conduit les Britanniques à planifier le retrait du financement dédié au remorqueur et aux dispositifs de sécurité à terre (équivalent de nos CROSS). Même si ces postes

sont situés sur le territoire de la Grande-Bretagne, ce sont des problématiques concernant toute la Manche. Ma rencontre avec le secrétaire général à la mer, pour étudier la position de la France à ce sujet, fut peu fructueuse, et la position européenne reste floue. Cependant, l'échéance arrive dans six mois (retrait du remorqueur en septembre) et aucune réponse n'a été apportée. L'Anglian Monarch effectue en moyenne 25 interventions par an. C'est-à-dire qu'il y a sept incidents en mer qui ne seront pas pris en charge sur le dernier trimestre 2011. Peut-être que ces 7 incidents seront d'une importance relative, mais peut-être se transformeront-ils en incidents majeurs. Aujourd'hui il faut qu'un certain nombre d'interventions diplomatiques politiques et économiques soient faites, afin que le 1<sup>er</sup> septembre 2011, le bassin Manche reste sous la surveillance d'un remorqueur de haute mer. Tous les dispositifs de prévention pourront être mis en place, mais des failles existeront toujours sans la présence d'un remorqueur.



→ Navire roulier tricolore.



→ Survol en hélicoptère de l'épave du Tricolor.

© Marine nationale

© Marine nationale

# Les rôles respectifs de l'État et des collectivités territoriales

## Le rôle de l'État en France et au Royaume-Uni

**Laurent COURCOL, Directeur Interrégional de la Mer  
Manche Est – Mer du Nord**

Les Directions InterRégionales de la Mer (DIRM) ont été créées le 24 mars 2009 par la nomination de leurs directeurs. Leur rôle est avant tout un rôle de prévention des accidents et des pollutions marines. Il existe au sein de la DIRM Manche/Mer du Nord, cinq centres de « sécurité des navires » avec une quarantaine d'inspecteurs faisant appliquer la Convention MARPOL, pour prévenir ces pollutions. Il s'agit d'une convention de l'OMI, prévoyant des dispositifs et procédures antipollution sur les navires. La surveillance s'applique à des navires français mais aussi à des navires étrangers faisant escale dans des ports français au titre du mémorandum de Paris. La deuxième action de prévention est assurée par deux organes extrêmement importants de la DIRM (les CROSS Gris Nez et Jobourg) surveillant les dispositifs de séparation des trafics, celui des Casquets et celui du Nord-Pas-de-Calais. Cette surveillance est importante puisqu'elle permet au préfet maritime d'intervenir de manière préventive, lorsque des situations anormales sont détectées. Il existe plusieurs exemples où l'intervention de la préfecture maritime — par l'hélicoptère d'une équipe, ou par l'intervention de remorqueur — a pu éviter des accidents majeurs. Pour faire une précision sur les remorqueurs, il y a actuellement des contacts entre les gouvernements français et britannique au plus haut niveau pour tenter de faire revenir sur sa

position ce dernier. Lors d'une pollution, les dégâts se chiffrent en milliards voir en dizaine de milliards de dollars, alors que le coût des remorqueurs sur l'ensemble de la Manche représente environ 20 millions d'euros à l'État français. La DIRM a également un rôle de préparation à la lutte. Elle intervient au service des préfets de département qui vont conduire cette lutte à terre et du préfet maritime, pour la conduite en mer.

Enfin, l'interface mer/terre a été mise en place lors de certaines pollutions, notamment celle du Prestige. Le principe de la lutte en frange côtière, lorsqu'il s'agit de nappes de taille suffisante, est de ramasser les déchets directement en mer grâce à des engins spéciaux ressemblant à des chaluts, en affrétant des navires de pêche. Cela donne de meilleurs résultats, puisque 80 % de ce qu'on ramasse est du produit polluant et il reste 20 % d'eau, d'algue, etc. Le rôle de la DIRM sera d'aller préparer les conventions d'affrètement avec les navires de pêche afin que nous puissions actionner rapidement des moyens de ramassage privé. Cela suppose de mettre en place des exercices d'entraînement.



© Marine nationale

→ Vue aérienne du Cross Jobourg.



© Marine nationale

→ Exercice de lutte contre les pollutions maritimes face à la pointe de Dinan.



© Marine nationale

→ Remorqueur d'intervention, d'assistance et de sauvetage *Abeille Liberté* et ses canons en action.

# Les rôles respectifs de l'État et des collectivités territoriales

## Le rôle de l'État en France et au Royaume-Uni



**Jérémie DRISCH, Enseigne de Vaisseau, Chargé de mission POLMAR/NUCMAR, Préfecture Maritime de la Manche et de la Mer du Nord**

Nous avons coutume de dire qu'après chaque grande catastrophe, la communauté internationale réagit et signe une convention internationale, pour améliorer la sécurité du trafic maritime. Suite à la catastrophe du Torrey Canyon, nous avons signé une convention en 1969 sur le droit d'intervention des États en haute mer. Ce retour d'expérience, ressort de la même dynamique que celle de l'organisation et du cadre de la gestion de crise.

Le préfet maritime représente et est responsable de l'action de l'État en mer, il dépend du premier ministre et de son gouvernement. Il applique en mer la politique maritime définie par le secrétariat général de la mer. Il travaille également à l'animation et à la coordination de toutes les administrations agissant en mer : les affaires maritimes, la marine nationale, la SNSM, les douanes, la gendarmerie et la sécurité civile. Le préfet maritime est une autorité civile puisqu'il dépend du gouvernement, mais c'est aussi le commandant de zone maritime. Il est officier général de la marine nationale (à savoir amiral). Il est chargé de l'exécution des lois et règlements sur l'espace maritime avec un pouvoir de police administrative générale notamment par le biais d'arrêtés préfectoraux, mais aussi par la mise en demeure, l'une de ses armes principales, afin d'éviter la survenue d'une catastrophe. Il a le pouvoir de demander à un capitaine de faire cesser le danger que représente le navire en avarie sur nos côtes. En France, le bras armé de cette mise en demeure est les remorqueurs d'intervention, d'assistance et de remorquage.

Son deuxième pouvoir concerne la coordination des administrations, la planification des moyens et des directives. Il est entouré d'une équipe interministérielle, il anime et coordonne l'action de l'État en mer tout en laissant les administrations intervenir chacune dans leur domaine. Il coordonne toutefois cette action quand elle dépasse le ressort de chaque administration.

Depuis avril 2010, les plans POLMAR mer, les plans de sauvetage de naufragés, les plans NUCMAR MER ont disparu, pour ne faire qu'un seul dispositif ORSEC (Organisation de la Réponse de Sécurité Civile) afin d'arrêter la planification thématique et avoir une gestion globale de crise. Il s'agit d'un cadre unique, intégrateur et graduable, qui organise la réponse sur la zone Manche/mer du Nord, à tout événement susceptible de survenir, quels que soient son type et son intensité, pour gérer un événement en mer dans sa globalité. Pour cela, nous avons un cadre global avec des centres opérationnels, responsables chacun d'une partie du problème, chapeauté par le préfet maritime et son état-major.

Le dispositif fonctionne avec des unités sur place, des équipes de gestion d'interventions et suivant l'ampleur de la crise, le préfet maritime peut décider d'armer une équipe de gestion de crise qui va traiter toutes les phases de cette crise. Nous sommes dans une posture de veille permanente, avec un dispositif de « montée en puissance » en fonction de la gravité des événements.

Le dispositif ORSEC prend en compte cinq problématiques sur la façade Manche/mer du Nord :

- le sauvetage de naufragés,
- la lutte contre les pollutions en mer,
- la lutte contre les relâchements radioactifs,
- l'assistance aux navires en difficulté,
- la circulation perturbée.

Enfin, par le biais du dispositif ORSEC, un circuit de communication a été défini avec la terre puisque le travail du préfet maritime se fait en collaboration étroite avec celle-ci. Nous travaillons actuellement sur l'interface terre/mer avec les préfetures de département et tous les services départementaux. En ce qui concerne la coopération internationale en Manche/mer du Nord, nous travaillons de manière étroite avec les Britanniques dans le cadre du Manche plan. C'est-à-dire que nous pouvons faire appel à eux lorsqu'une crise dépasse un certain niveau, nous pouvons également dans le cadre de l'accord de Bonn, faire appel à tous nos voisins Belges, Irlandais, Pays-Bas, etc.. Nous travaillons aussi avec l'agence européenne de sécurité maritime qui préaffrète de nombreux navires sur les côtes européennes pour permettre par exemple d'alléger la cargaison d'un bateau avant que celui-ci ne sombre.

# Les rôles respectifs de l'État et des collectivités territoriales

## Le rôle de l'État en France et au Royaume-Uni

**Jean-Yves BREHMER, Chargé de mission et d'expertise POLMAR Terre, Direction Interrégionale de la Mer Manche Est-Mer du Nord**



Il existe deux dispositifs, mer et terre. Suite au dispositif mer que nous avons abordé, nous allons nous intéresser au dispositif terre mis en place par chaque préfet de département, ainsi qu'à la mise à disposition de moyens État sous l'égide du préfet de zone de défense.

Depuis 2004, date de modernisation de la loi de sécurité civile, le plan POLMAR terre n'est plus un plan spécialisé. Aujourd'hui, c'est un plan ORSEC même à terre. Il s'adapte au tronc commun de tous les plans ORSEC et a pris une spécificité pour le plan POLMAR terre.

La Direction des Affaires maritimes a pour rôle d'acquérir le matériel de lutte contre les pollutions que les centres interdépartementaux de stockage d'intervention POLMAR Terre possèdent. Ces centres de stockage sont à Dunkerque et Le Havre pour la façade nous concernant aujourd'hui, mais il en existe huit en France métropolitaine. La DIRM a pour première mission d'entretenir ces matériels de lutte. En cas de crise déclenchée par les préfets, le matériel sera acheminé depuis les centres de stockage, en adéquation avec les plans de protection des sites dits sensibles protégeables. Mais ce n'est pas parce qu'un site est sensible, qu'il est protégeable. Mettre du matériel anti-pollution sur des sites non-protégeables revient très cher. Un barrage anti-pollution en utilisation peut revenir à 800 à 1 000 euros le mètre linéaire.

Le maire a pour devoir de faire cesser les pollutions de toute nature, il est directeur des opérations de lutte pour une pollution à l'échelle communale. Lorsque plusieurs communes littorales sont touchées ou qu'une commune seule est touchée mais a dépassé sa capacité à pouvoir gérer le problème, dans ce cas, le préfet prend la gestion. Il peut mettre en œuvre les moyens de l'État, sans déclencher le plan ORSEC, mais ces moyens sont mis à disposition à titre onéreux. L'avantage de conventions préétablies de mise à disposition de moyens anti-pollution à l'usage des communes est que tous les moyens utiles et nécessaires pour gérer la pollution sont disponibles immédiatement et en amont de la crise. Par exemple, le centre de stockage POLMAR du Havre possède deux conventions avec les grands ports maritimes de Rouen et du Havre, d'ailleurs déjà mises en application à plusieurs reprises. Le troisième niveau est destiné aux pollutions d'ampleur exceptionnelle, comme par exemple l'Erika. Le préfet met alors en œuvre le plan départemental ORSEC. Si plusieurs départements sont touchés c'est le Plan ORSEC zonal, financé par les fonds d'intervention POLMAR, qui est déclenché.

La DIRM entretient le matériel. Pour Dunkerque et Le Havre, cela représente 6 km de barrage par centre. La stratégie d'entretien du matériel est adjointe à une notion géographique. C'est-à-dire que le centre du Havre a pour mission d'assumer l'acheminement du matériel pour les régions Basse et Haute-Normandie et le centre de Dunkerque pour

les régions Nord-Pas-de-Calais et Picardie.

Ce qui n'empêche pas qu'en cas de crise de grande ampleur, le matériel d'un autre centre soit acheminé à l'endroit demandé. Les centres de stockage possèdent des matériels de confinement, de pompage et de stockage. Ils sont mis en œuvre par les pompiers, dans un premier temps, dans le cadre du schéma ORSEC.

La DIRM assure des formations à l'intention des agents communaux portant sur les techniques de lutte et de ramassage. En effet, lors de l'Erika, pour 1 kg de pollution ramassée, 20 kg de déchets y étaient associés (coefficient de foisonnement), induisant des coûts énormes de traitement. En huit ans, avec l'aide des correspondants départementaux, les centres de stockage ont mis en œuvre du matériel et assisté la formation pour environ 1 000 personnes sur la façade que l'on évoque aujourd'hui : des agents communaux, des pompiers, des associations ciblées et intégrées dans les plans ORSEC, des agents du conservatoire du littoral, etc. Tous les ans, des formations sont destinées à ce personnel.

# Les rôles respectifs de l'État et des collectivités territoriales

## Le rôle des collectivités locales en France et au Royaume-Uni

**Annie MOBUCHON,**  
Première adjointe au Maire de Paimpol

Je voudrais vous parler du rôle des maires dans la gestion d'une pollution maritime, étant moi-même première adjointe au Maire de Paimpol, commune du nord de la Bretagne.

Le trafic maritime enregistre un taux annuel de croissance positive et son évolution ainsi que son volume laissent présager de nouveaux scénarios catastrophe. Les risques induits par un accident maritime, ne relèvent plus uniquement de la pollution, avec ses conséquences environnementales et économiques, mais également de la mise en danger des populations avec des risques d'émanations toxiques, des incendies, des explosions, etc. Lorsqu'un accident survient, les maires sont confrontés à la gestion d'une crise à laquelle ils sont peu préparés. Or, ils sont des acteurs incontournables de la sécurité civile en raison de leur proximité avec la population locale et de leur responsabilité définie à l'article 2212-2 du code général des collectivités territoriales : « il appartient au maire de prévenir par des précautions convenables et de faire cesser par la distribution des secours nécessaires, les pollutions de toute nature, de pourvoir d'urgence à toutes les mesures d'assistance et de secours. »

La difficulté pour les maires réside dans l'application de cet article. Quand une pollution survient, toutes les mesures doivent être prises dans l'urgence, quels que soient le type et l'ampleur de cette

pollution. Il existe trois niveaux d'intervention pour les responsables locaux :

- la préparation à la gestion de cette crise,
- le rôle du maire dans la gestion de la crise,
- son rôle lors du retour à la normale.

Pour la préparation, l'article 1 de la loi de modernisation de la sécurité civile du 13 août 2004 précise : « la sécurité civile a pour objet la prévention des risques de toute nature, l'information et l'alerte des populations ainsi que la protection des personnes, des biens et de l'environnement contre les accidents, les sinistres et les catastrophes par la préparation et la mise en œuvre de mesures et de moyens appropriés relevant de l'État, des collectivités territoriales et des autres personnes publiques ou privées. »

Nous pouvons alors nous demander quels sont les outils dont le maire peut disposer en matière de préparation à ces phénomènes de pollution. La loi de modernisation de la sécurité civile instaure les Plans Communaux de Sauvegarde (PCS) afin de préparer la réponse des communes aux risques naturels et technologiques et leur permettre ainsi d'y faire face. Cependant, ils ne sont pas partout obligatoires. Seules y sont contraintes les communes soumises à un risque majeur et dotées d'un Plan de Prévention des Risques Naturels (PPRN) ou d'un Plan de Prévention des Risques Industriels (PPRI). En Bretagne, peu de communes l'ont réalisé bien que soumises régulièrement à des pollutions. Même s'il

n'existe aucune obligation, il est fortement conseillé aux communes d'en établir un. Certaines collectivités du littoral nord de la Bretagne ont pu adjoindre à leur PCS un volet lutte contre les pollutions maritimes, grâce aux démarches Infra POLMAR, menées notamment par Vigipol. Le PCS ne modifie pas les bases juridiques du partage des compétences entre le maire et le préfet, mais il constitue le maillon local de l'organisation de la sécurité civile. L'enjeu du PCS est d'instituer une planification des secours au niveau communal ou intercommunal. L'intercommunalité permet de mutualiser les moyens humains et matériels et apparaît souvent comme la solution la plus appropriée. Une pollution atteint rarement une seule commune. Ce plan regroupe l'ensemble des documents de compétence communale ou intercommunale, contribuant à l'information préventive et à la protection de la population. Le PCS doit être adapté aux moyens de la commune, mais les disparités sont grandes entre les collectivités locales. La réalité est très différente entre les grandes villes, aux moyens importants, et les petits villages ayant peu de moyens humains et matériels, d'où l'importance de l'intercommunalité pour ces petites communes. Le PCS doit mettre en évidence l'organisation assurant la protection et le soutien de la population et précise : « les dispositions internes doivent être prises par la commune afin d'être en mesure, à tout moment, d'alerter et d'informer la population et de



recevoir une alerte émanant des autorités compétentes ».

Lorsqu'une réserve de sécurité civile a été constituée, elle peut être intégrée au PCS comme c'est le cas à Paimpol. Ces réserves — regroupant des personnes bénévoles, issues de la population locale ou de communes limitrophes, pouvant se mettre rapidement à la disposition du maire — peuvent fournir un renfort au personnel communal et communautaire, comme le préconise la loi de modernisation de la sécurité civile de 2004. La formation des agents techniques communaux à différents types de risques de pollution n'est presque jamais une priorité pour les collectivités locales ayant déjà de nombreuses compétences et ne disposant pas toujours des moyens de formation pour ces personnels. Le PCS peut être complété par l'organisation d'un poste de commandement communal mis en place par le maire en cas de nécessité. Ce plan s'applique sur tout le territoire de la commune, il est placé sous l'autorité du maire conservant la responsabilité juridique des actions menées sur sa commune. Ce plan est donc un outil essentiel de préparation, mais il n'est pas le seul. Il existe également des exercices de mise en situation, dits exercices de crise dans le cadre Infra POLMAR. Ces exercices, sans déploiement de matériel, ont pour but de tester la diffusion de l'alerte dans la chaîne de commandement, la réactivité des différents acteurs de la décision, la diffusion de l'in-

# Les rôles respectifs de l'État et des collectivités territoriales

## Le rôle des collectivités locales en France et au Royaume-Uni



formation entre les acteurs, la gestion des déchets et la communication externe. Le maire a le devoir de se préparer le mieux possible à faire face de manière positive à toute arrivée de pollution sur les côtes de sa commune. L'avarie du porte-conteneurs MSC Napoli, à l'origine d'une pollution de moyenne ampleur sur les côtes du Trégor, en janvier 2007, a provoqué une prise de conscience au sein des collectivités territoriales. Elle a servi de révélateur. Les maires ont pris conscience de la nécessité de se préparer au niveau communal et intercommunal, et les préfetures du Finistère et des Côtes-d'Armor ont saisi l'importance d'encourager la préparation des communes.

Toutes les communes n'ont pas un service d'astreinte 24 heures sur 24 mais, lorsque ce service existe, le maire est très vite alerté. Il peut alors immédiatement prendre des dispositions, signer les arrêtés de fermeture des plages, de protection des sites pollués. Ensuite, il reste à évaluer la nature et l'ampleur de la pollution, exercice parfois très difficile au début de tels accidents. L'évaluation faite par la préfecture va conditionner les différentes missions du maire. Mais quelle que soit la pollution, il s'attache à protéger la population, les promeneurs du bord de mer, les agents communaux. Si la Préfecture le décide, les services de l'État interviennent lorsque les conséquences dépassent les capacités de réponse des communes. Une fois le poste de commandement mis en place, le

maire devra prendre en compte différents paramètres :

- le phénomène des marées,
- les conditions météo,
- les médias qui doivent être gérés, par le biais de communiqués de presse, puisqu'ils peuvent minimiser l'ampleur de la catastrophe ou affoler la population en dramatisant à l'extrême.

Si la sauvegarde de la population est la préoccupation première, la sauvegarde de l'environnement est également capitale. Par exemple, la survie des entreprises d'exploitation des ressources marines dépend de la rapidité d'intervention des secours.

Lors du retour à la normale, il faut chiffrer le montant des dégâts subis et faire les demandes d'indemnisation. Pour le maire, c'est le début de procédures plus ou moins longues et efficaces. Les gestions de crises récentes illustrent la participation croissante des représentants des navires dans l'indemnisation des dommages – voire dans certains cas, dans la prise en charge directe des coûts de dépollution. Ce rôle, bien qu'informel, dépend de la seule bonne volonté de l'armateur, du propriétaire ou de l'affrètement concerné, lorsque le pollueur a pu être identifié. Le maire procède alors à des demandes d'indemnisation pour les biens propres de la commune, ainsi qu'à des démarches afin de soutenir les propriétaires sinistrés.

Lorsque le pollueur met de la bonne vo-

lonté, s'engage de grandes négociations entre le maire et lui, dans lesquelles Vigipol a la possibilité d'intervenir puisqu'il est le représentant légitime des populations riveraines. Ce syndicat mixte est en effet habilité à se porter partie civile, au nom des communes littorales polluées, afin de poursuivre en justice les responsables de pollution accidentelle ou volontaire et ainsi défendre leurs intérêts.



© Vigipol

# Les rôles respectifs de l'État et des collectivités territoriales

## Le rôle des collectivités locales en France et au Royaume-Uni



**Bryan CURTIS,**  
Adur and Worthing Councils

Pour me présenter brièvement, je travaille comme ingénieur principal dans deux comtés situés sur le littoral du Sussex de l'Ouest, entre Brighton et Portsmouth, sur la côte sud de l'Angleterre. D'après ce que j'ai entendu aujourd'hui, il me semble, malgré de légères différences, que notre façon d'aborder les questions de pollution maritime dans la Manche est très semblable à celle de la France. J'ai 30 ans d'expérience dans la gestion des défenses côtières sur le littoral anglais et, depuis maintenant 20 ans, je suis également spécialisé dans la gestion et la planification en matière de pollution marine, qui constituent le sujet de la conférence et du débat d'aujourd'hui.

La planification concerne tout le littoral anglais et tous les types d'incident liés à la pollution marine. Elle consiste à exposer et à décrire la marche à suivre en cas d'incident de ce type. Nous avons connu de nombreux incidents sur la côte du Sussex de l'Ouest mais aucun, jusqu'à présent, n'a présenté de graves dangers. Ces incidents concernaient notamment des rouleaux de papier, des jouets d'enfant, de l'huile de palme et du bois de construction échoué sur nos côtes. Je parlerai aujourd'hui du pire de ces incidents, à savoir le bois de construction rejeté sur nos côtes il y a quelques années.

En Angleterre, nous disposons d'un système intégré de gestion des urgences et nous nous efforçons d'anticiper les problèmes. À l'heure actuelle, nous avons connu tant de problèmes qui auraient pu être anticipés que

nous sommes bien conscients des incidents qui peuvent se produire. Le nombre de pétroliers qui traversent la Manche dans un sens ou dans l'autre est tel que le niveau de risque est très élevé. Nous ne pouvons peut-être pas réduire ces risques, mais nous pouvons nous y préparer et c'est ce que nous faisons tous. La préparation est essentielle.

Nous élaborons des plans d'intervention d'urgence, que nous partageons avec tous nos partenaires. Nous effectuons régulièrement des exercices de mise en œuvre de ces plans et nous les révisons, si nécessaire. Mais aucun plan n'est infaillible et nous sommes limités par notre imagination, qui ne peut pas concevoir tous les scénarios catastrophe possibles. Nous nous efforçons de cerner le problème et nous préparons des plans d'intervention en consultant les conseillers locaux élus démocratiquement. Nous organisons des séminaires pendant lesquels nous veillons à faire participer et à informer toutes les personnes concernées.

Tous les acteurs du gouvernement, au niveau local et national, participent à notre travail de planification des incidents, et nous utilisons un système d'élaboration de plans fondé sur cette hiérarchie. Nous disposons d'un plan de contingence national, dirigé par la Marine Coastguard Agency (MCA) au nom du gouvernement. Au niveau infranational, nous sommes également dotés d'un plan qui relève du comté. Nous possédons en outre des plans d'intervention



à l'échelle des communes ou des districts, qui sont assez proches du plan préparé par le maire de Fécamp. J'aimerais aussi citer le plan de gestion des déchets, qui me tient particulièrement à cœur. Il fait partie du plan d'urgence et il est fondamental pour gérer l'élimination des substances polluantes recueillies. Ce plan est particulièrement important lorsqu'il s'agit d'éliminer des matières dangereuses comme le pétrole. Nous avons vu que le coût de la récupération des substances polluantes est élevé, mais le coût de la dépollution l'est encore plus et il devrait

augmenter de façon exponentielle dans les années à venir. Nous fournissons nos plans d'intervention aux ports situés à proximité car, en cas de déversement accidentel dans l'un d'eux, nous voulons faire le maximum pour régler le problème à l'intérieur du port afin qu'il ne s'étende pas aux plages. Nous nous efforçons également d'empêcher la pollution de gagner les fleuves et ainsi d'affecter l'écosystème des eaux intérieures. Ainsi, comme je l'ai dit tout à l'heure, la Marine Coastguard Agency est chargée de gérer tous les incidents majeurs de pollution

## Les rôles respectifs de l'État et des collectivités territoriales

### Le rôle des collectivités locales en France et au Royaume-Uni



marine. C'est elle seule qui effectue des contrôles, évalue les problèmes potentiels et, en cas de déversement de pétrole, qui récupère ou disperse celui-ci dans la mer et règle le problème avant qu'il n'atteigne les plages. Son rôle premier est de nous conseiller en cas d'incident, de collision, de naufrage ou autre, et d'évaluer le problème.

Pour illustrer de façon plus concrète la manière dont nous traitons les cas de pollution marine, je prendrai l'exemple d'un incident qui s'est récemment produit avec du bois de construction. Ce jour-là, nous savions qu'un incident était survenu, mais lorsque nous avons reçu un appel nous indiquant : « 1 500 tonnes de bois de construction vont bientôt s'échouer sur vos plages », nous n'en avons pas cru nos oreilles. Je vous en dirai plus à ce sujet un peu plus tard. Lorsque l'on reçoit une telle nouvelle, il faut réagir vite. Une fois avertis, nous avons pu rester en contact direct et être informés de la progression du bois. Nous avons ainsi pu nous préparer à prendre des mesures rapidement. Étant donné l'ampleur potentielle de l'incident, le plan du comté a été mis en œuvre et c'est ce dernier qui a coordonné les actions entreprises sur le littoral. Ils sont parvenus à gérer la situation en amont du problème, ce qui nous a énormément aidés. Ils disposaient d'un centre de surveillance à distance qui permettait à toutes les personnes participant à la gestion de l'incident de programmer les étapes suivantes tandis que, de notre côté, nous nous attaquions au problème sur la plage. Une personne

nous transmettait toutes les informations provenant de ce centre. Ils se chargeaient du problème en amont, sur le plan stratégique, tandis que nous nous occupions des ressources et des interventions sur la plage, au niveau tactique.

Comme c'est le cas ici en France, au niveau national, la MCA nous fournit des équipements lourds pour nous aider à lutter contre les problèmes de pollution tels que les incidents pétroliers. La façon dont ces équipements sont affectés est dictée par la nature de l'intervention, le lieu de l'incident et les caractéristiques du problème sur le littoral. Les autorités locales dirigent les actions menées sur le littoral. Bien qu'elles soient en bout de chaîne pour ce qui est de la planification, elles sont en première ligne lorsqu'il s'agit du nettoyage. Même si nous n'y sommes pas légalement tenus, nous nous devons de débarrasser les plages de toute pollution, quelle que soit sa nature et quel qu'en soit le prix.

Comment nous y préparons-nous ? Nous répartissons les risques, et donc les plans d'intervention, en plusieurs niveaux : niveau 1, niveau 2 et niveau 3. Nous nous intéressons tout particulièrement aux incidents de niveau 3, qui sont les plus graves. Si vous me permettez une parenthèse, un incident de niveau 1 s'est produit il y a quinze jours : un navire a perdu deux tonnes d'huile de palme, qui se sont répandues sur les plages du Sussex de l'Ouest et du Hampshire. Nous avons pris

des mesures de niveau 1 très peu techniques, puisque nous avons simplement ramassé les boulettes formées par l'huile.

Tous nos plans visent à couvrir l'ensemble des risques anticipés de façon à ce que nous puissions réagir rapidement. Beaucoup de temps et de travail sont nécessaires pour élaborer des plans efficaces car il y a énormément de facteurs à prendre en compte, notamment la santé publique, la santé, la sécurité et le bien-être des ouvriers et du public susceptible de se rendre sur les lieux de l'incident, les aspects financiers et enfin les médias, qui peuvent apporter leur aide en diffusant les informations. Au cours d'un incident précédent, la foule de curieux était telle que nous avons dû faire intervenir la police pour les empêcher de pénétrer dans la zone de danger. Nous avons également fait appel aux médias (journaux, radio et télévision) pour faire savoir au public qu'il ne devait pas s'approcher de la zone en cours de nettoyage. Cela reste un véritable problème.

Il existe de nombreuses interdépendances entre les plans d'intervention. Dans le Sussex, nous avons réuni 4 plans de différents districts en un seul, valable pour tous les districts. Le concept est simple : un district rédige un plan et les autres l'adoptent en ajoutant des annexes contenant les noms et les contacts propres à leur circonscription. Tous les plans sont exactement les mêmes à l'exception des annexes, puisque les

membres des autorités locales concernées sont des personnes différentes. Nous disposons ainsi d'un plan englobant tous les districts. Il s'agit d'un processus assez unique qui nécessite un important travail de coopération et une bonne dose de confiance de la part de ceux qui y participent.

Nos plans décrivent la gestion des incidents en général. Comme en France, nous ne disposons pas d'équipes sur place pour réagir, à moins que le nettoyage ne prenne que quelques jours. Dans ce cas, nous pouvons mobiliser le personnel du ramassage des ordures, de l'entretien des parcs, etc., de façon provisoire. Nous disposons d'un nombre très limité de ressources, mais nous pouvons nous faire aider par des entreprises privées. Tout dépend du type de problème et du temps nécessaire pour le résoudre. Notre approche consiste à faire appel à des personnes à différents niveaux de responsabilité, de façon à disposer des compétences nécessaires pour gérer l'incident et pas forcément pour le résoudre. Le but est qu'elles soient disponibles pour venir nous aider en cas de besoin. Il existe un arrangement mutuel entre toutes les circonscriptions de la région. Si le problème affecte une plage, les fonctionnaires des autres circonscriptions peuvent venir aider leurs collègues. Jusqu'à présent, les situations d'urgence ont été de courte durée et nous sommes parvenus à les maîtriser. Toutefois, en cas d'incident majeur, nous devrions exploiter toutes nos ressources au maximum. En cas de

problème majeur de longue durée, il serait difficile d'assurer une continuité en permettant aux équipes de prendre du repos, car elles devraient sans doute travailler 24 heures sur 24 pendant quelque temps. Nous nous entraînons autant que possible, mais c'est un aspect qu'il nous faut absolument améliorer. Nous révisons les plans d'intervention de façon régulière et nous efforçons de le faire aussi souvent que possible. Ainsi, nous allons devoir le faire suite au dernier problème de remorquage survenu, car le niveau de risque est désormais nettement plus élevé. Nous tenons toutes les personnes impliquées informées de ce que nous faisons et de nos progrès, et nous organisons des ateliers dans chaque comté. Nous développons également des outils tels que des systèmes d'information géographique (SIG). Nous disposons, par exemple, d'un système comprenant des cartes et des champs de données sur les plages, qui indiquent ce qui s'y trouve et quelles en sont les restrictions d'accès. Nous comptons pas moins de 80 km de terrains en façade maritime sur 8 districts, et ce système SIG va nous aider à être mieux préparés en cas d'incident. Je souhaiterais conclure en soulignant qu'il existe de nombreuses synergies des deux côtés de la Manche, et je vous remercie de cette invitation qui m'a donné l'occasion de partager ces informations avec vous aujourd'hui.



**Alain LE VERN, Président de la Région Haute-Normandie et Président de l'Assemblée des régions de l'Arc Manche**



Cette journée s'inscrit dans une série de rencontres que nous avons déjà eues, lors desquelles nous avons abordé les questions climatiques, les petites villes côtières et les questions liées aux conflits d'usage. L'ensemble de ces problématiques est rassemblé au sein de l'Atlas Arc Manche réalisé grâce au projet EMDI, prolongé aujourd'hui par le projet CAMIS. Je rappelle que, grâce au travail commun effectué, cet espace est reconnu au plan politique par l'Europe et qu'il est pris en compte dans les différentes stratégies maritimes. C'est une vraie avancée.

Sur la sécurité maritime comme sur d'autres sujets, pour être efficace et respecté au plan international, il est nécessaire d'harmoniser et d'unifier nos différentes législations qui ont toutes largement progressé ces dernières années. Cela ne peut se faire qu'à partir d'une approche européenne globale. Chacun a sa part de responsabilité mais nos efforts doivent être concertés.

Lors du second temps de ce colloque, plusieurs membres nous feront part de leur expérience. Devons-nous essayer d'inventer d'autres structures, autres que Vigipol ? Nous pouvons toujours spéculer, mais je crois que nous devons plutôt privilégier l'approche en réseau. Par exemple, lorsqu'en France nous avons transféré aux collectivités locales un certain nombre de ports, nous nous sommes organisés en association des ports locaux de la

Manche. En mutualisant nos moyens, nous économisons de l'argent public et nous dégageons de nouvelles marges de manœuvre pour faire autre chose.

L'idée est de constituer un réseau dont le rôle premier serait de recueillir et de transmettre l'information, d'attirer l'attention de l'ensemble des élus locaux, ainsi que celle de la population, des scientifiques, etc., mais qui pourrait aussi travailler sur les autres pollutions et notamment les pollutions du quotidien.

Une prise de conscience globale est nécessaire pour nous donner les moyens d'agir dans notre secteur de façon coordonnée, afin de ne pas être démuni lorsqu'un événement arrive. La vie politique consiste à exercer des responsabilités et tenter d'apporter des réponses. Je souhaite que ces travaux puissent déboucher sur une déclaration commune.



## DISCOURS D'OUVERTURE

**Bruno THENAIL,**  
Coordinateur du Projet CAMIS,  
Région Haute-Normandie

CAMIS est financé par le programme INTERREG, franco-britannique. Il a pour objectif de développer une stratégie maritime intégrée pour l'espace Manche avec un volet particulier sur la prévention et la gestion des pollutions maritimes.

Lors du premier temps de ce colloque nous avons eu un aperçu exhaustif des risques maritimes et des compétences des acteurs, États et collectivités locales.

L'objectif était d'avoir un niveau d'information commun sur ces risques et ces compétences, avec un éclairage politique. Ce second temps du colloque sera divisé en deux parties :

Des acteurs ayant vécu des événements maritimes nous expliqueront la façon dont cela s'est passé, l'intérêt de la préparation qu'ils ont eue et ils nous feront part également des moyens dont ils ont pu disposer.

La présentation d'outils, de démarches permettant de mieux se préparer à ce type d'événement. Nous aborderons également les initiatives pouvant être adoptées pour améliorer la préparation des collectivités locales ou agir dans le sens d'une prévention améliorée.

## Témoignages et présentations d'outils

### Table ronde 1

## Quand une pollution arrive sur le littoral de la Manche...

### Expériences d'élus locaux et enseignements pour l'avenir

Différents retours d'expériences de la part d'acteurs ayant vécu des pollutions maritimes, leurs réactions, la manière dont ils se sont préparés et les conséquences qu'ils en ont tirées, vont être abordés.

Les situations, d'une rive à l'autre de la Manche sont très similaires. Il y a encore quelques dizaines d'années, la désorganisation dans la gestion de ces pollutions maritimes régnait et ne s'est organisée qu'au fil du temps et de la survenue d'incidents, qu'ils soient majeurs ou non.



© Marine nationale / Ghislain Mirat

## Table ronde 1

# Quand une pollution arrive sur le littoral de la Manche... Expériences d'élus locaux et enseignements pour l'avenir

Stephen O'ROURKE,  
Devon County Council

Parlons tout d'abord d'un cas que la plupart d'entre vous connaissent, j'en suis certain, et qui a déjà été évoqué aujourd'hui : celui du Napoli. L'incident s'est produit le 18 janvier 2007 : le porte-conteneurs s'est fissuré alors qu'il naviguait dans la Manche par un jour de tempête, avec des vagues de plus de 10 m et un vent de 145 km/h environ. Cette situation a entraîné de grandes difficultés. L'équipage a dû abandonner le navire. Vingt-cinq de ses membres ont été hélitreuillés et secourus, tandis que le Napoli a été remorqué par des sauveteurs français. Le Napoli était un navire de charge de 63000 tonnes. Construit en 1992, c'était alors le plus grand cargo mixte de son époque. Mais il est aujourd'hui largement dépassé par de nombreux navires.

Il appartenait à une société privée et était immatriculé à Anvers. Il faisait route du Cap vers Lisbonne avant de subir cette avarie. Il transportait 2319 conteneurs. Il avait également à son bord 3500 tonnes de mazout lourd.

En raison des vents forts et de la mer houleuse, il a été décidé de remorquer le navire vers l'Angleterre, puis de l'emmener à Southampton. C'était plus sûr que de le laisser se disloquer en pleine mer. Le porte-conteneurs devait donc être dirigé vers les côtes anglaises plutôt que vers le littoral français. Pendant son remorquage, de nouvelles difficultés sont survenues et le navire a commencé à se disloquer. Le

SOSREP (le représentant du Secrétariat d'État à la MCA), qui a un pouvoir de décision sur les bateaux naviguant en mer, a alors été averti.

Après consultation et étant donné les difficultés que pouvait entraîner le démembrement d'un navire en mer, il a été forcé de prendre une décision. Il a été convenu que le bateau serait conduit à Beer Head, près de Branscombe dans le Devon, le littoral sur lequel je travaille. Il y est arrivé le samedi 20 janvier. Une vingtaine de conteneurs est alors tombée dans la mer. Le plan de contingence national de la MCA indique la marche à suivre en cas d'avarie en mer. Il donne des instructions générales et décrit la façon dont la MCA opère depuis sa base de Weymouth. Lorsque nous avons appris que le navire s'était échoué sur la côte du Devon, nous avons lancé le processus. Je veux parler du processus d'intervention du MRC (Marine Response Centre). Ce plan est habituellement dirigé par la « structure d'or » des services de police du Devon et des Cornouailles, dans le cadre de l'approche multi-organismes. Elle a immédiatement réagi, se chargeant de coordonner les premières actions.

Une structure de commande et de contrôle unique en son genre a été créée spécialement pour gérer cet incident. Elle comprend une structure d'or, une structure d'argent et une structure de bronze. La structure d'argent compte



© Marine nationale/Alain Monot

→ Le MSC Napoli, en difficulté au large de l'île d'Ouessant (Finistère).

un entrepreneur privé qui est devenu le sauveteur du Napoli. Les autorités locales ont compris qu'elles devaient revoir leurs plans lorsqu'elles se sont rendu compte que le navire était en train d'approcher de nos côtes. Notre plan de gestion de la pollution côtière avait été révisé pour la dernière fois en 2000, même si des mises à jour nécessaires avaient déjà été signalées. Nous avons mis en œuvre le plan d'intervention tactique multi-organismes du Devon, qui comprend deux niveaux distincts, le niveau comté et le niveau district. Les districts eux-mêmes sont divisés

en plusieurs autorités, qui sont chacune responsables de différentes parties du littoral. Le district de l'East Devon, qui est responsable de la section de côte en question, a établi sa base à Sidmouth. Le Conseil du Dorset, lui, a installé sa base à Dorchester, car il est chargé de la zone qui longe la baie.

Il s'est produit une chose inhabituelle lors de l'incident du Napoli : l'échouement du navire a été suivi de troubles à l'ordre public. Ce n'était pas prévu et nous n'y étions pas préparés. Vous avez peut-être vu dans les médias des gens arrivant de

## Table ronde 1

# Quand une pollution arrive sur le littoral de la Manche...

## Expériences d'élus locaux et enseignements pour l'avenir

tout le Royaume-Uni qui ouvraient les conteneurs et emportaient tout ce qu'ils y trouvaient. La police a tout d'abord cru que ces actes étaient légaux. Aucun d'entre nous ne connaissait le terme de « receveur d'épaves » ni ne savait que toute personne qui sauve des marchandises est tenue de les déclarer à des fins d'assurance. Nous aurions sans doute dû contrôler les plages et les routes qui y menaient dès le début. Faute de quoi, le public les a envahies, empêchant les véhicules d'urgence et d'intervention de se rendre sur les lieux. Par chance, ce n'est pas du pétrole qui s'est déversé, mais des produits relativement peu toxiques comme des couches ou des pièces de moteur, dont nous avons pu contenir les effets polluants.

Une autre particularité de l'incident du Napoli est que les propriétaires du navire ont assumé la responsabilité du nettoyage. Ils se sont chargés de la majeure partie du travail, faisant appel à une société de sauvetage qui a récupéré les produits rejetés sur la plage et les conteneurs restés sur le navire. Notre intervention aurait dû être d'une tout autre ampleur si les 3500 tonnes de carburant qui se trouvaient à bord du navire avaient été déversées dans la mer. La récupération des marchandises et le démantèlement du bateau, pièce par pièce, ont été des opérations complexes. La société de sauvetage Smit de Rotterdam a fait un excellent travail, parvenant à contenir le

déversement de pétrole autour du navire et sur le littoral.

Même si nous n'avons pas effectué le nettoyage nous-mêmes, nous avons conservé la responsabilité de l'ensemble de nos plages et avons veillé à ce que l'opération soit menée de façon satisfaisante. L'une de nos craintes était que l'incident entraîne une baisse du tourisme en raison de la pollution, mais c'est en réalité l'inverse qui s'est produit. Le nombre de touristes aurait même pu entraver le processus de nettoyage.

Dans le cadre de l'approche multi-organismes, nous avons fait intervenir des associations locales dans le processus, car leur participation me semble importante.

En ce qui concerne les indemnités et la rémunération, les sauveteurs et les entrepreneurs privés ont été payés directement, mais d'autres groupes tels que les autorités locales et les organisations de secours comme la police ont été payées à hauteur de 40 % environ. Pour nous, cela ne représente pas un gain de 40 % mais une perte de 60 %, et nous envisageons de publier des comptes audités en bonne et due forme en vue d'intenter une action en justice contre toute partie concernée afin d'être remboursés.

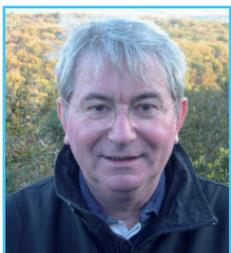
Enfin, je voudrais ajouter que ce ne sont pas nos méthodes de travail passées qui sont importantes, mais celles que nous mettrons en place à l'avenir. De nom-

breuses autorités locales sont en cours de restructuration au Royaume-Uni. Nous avons perdu des fonctionnaires et disposons de moins de personnel qu'auparavant pour nettoyer les plages. Nous passons maintenant des contrats avec des sociétés privées, qui sont payées directement par les autorités locales. Nous avons notamment conclu un accord pour le nettoyage des cas de pollution de niveau 2 et 3. Le Devon suit l'exemple de notre partenaire, le Dorset. En raison de notre investissement dans les Jeux olympiques, nous avons lancé un appel d'offres pour trouver une entreprise qui tienne ce rôle à notre place. Cela ne veut pas dire que nous nous désintéressons de ces questions. Nous allons simplement utiliser un nouvel outil. La société sélectionnée fournira une équipe formée pour effectuer les opérations de nettoyage. Cela représentera un coût considérable. Il nous faudra donc enregistrer toutes les informations et nous devons bénéficier d'une structure d'audit complète dès le premier jour. Nous enverrons des photographes sur les plages avant que la pollution ne les touche afin de garder une trace de leur état. Il nous a également été conseillé de photographier toutes nos interventions. Ainsi, au lieu de voir les assureurs photographier les remorqueurs, nous prendrons tout en photo et nous nous demanderons par exemple pourquoi nous utilisons trois véhicules alors que deux suffiraient.

## Table ronde 1

# Quand une pollution arrive sur le littoral de la Manche... Expériences d'élus locaux et enseignements pour l'avenir

Bernard CABON,  
Ancien Maire de Guimaëc (Finistère)



Lors de la catastrophe du Torrey Canyon en 1967, les Bretons considéraient que la catastrophe s'était produite sur les côtes anglaises, la Bretagne étant une victime collatérale. Aucun incident de ce genre ne s'était produit jusqu'alors et nous pensions qu'il ne se reproduirait plus. Personne n'avait jamais géré une crise de ce genre. Alors on s'est organisés comme on a pu. Des bénévoles, en grand nombre encadrés par les services de la DDE, participèrent à la dépollution des sites. Les militaires furent bien accueillis lors de leur arrivée. Et les services de l'État n'intervinrent que trois semaines après. La désorganisation était totale.

En 1978, lors de la catastrophe de l'Amoco Cadiz, l'agacement fut grand : entre-temps, d'autres pollutions avaient touché la Bretagne, mais les services de lutte contre la pollution n'avaient fait que peu de progrès. Les services de l'État n'intervinrent que 15 jours après l'incident. La seule différence entre ces deux

pollutions fut qu'un stockage était prévu pour le traitement des déchets. Nous devons faire un trou pour stocker le pétrole. Le stockage était prévu en fonction de l'accessibilité du site. En creusant pour stocker le pétrole, un malencontreux coup de pelle a fait se déverser du pétrole (provenant d'un trou précédent creusé pour le Torrey Canyon) dans le trou de l'Amoco Cadiz. Cela démontre bien le manque d'organisation.

Le naufrage du Tanio s'est produit deux ans après, et a entraîné une grande colère. Les élus sont allés manifester devant l'Élysée au mois d'avril 1980. J'ai connu également le MSC Napoli où nous avons senti un changement dans l'organisation des services. Moins de trois jours après le signalement de la pollution, la sécurité civile était présente et travaillait efficacement.

Pour ces événements, à l'exception du MSC Napoli, nous étions à chaque fois dans le cas d'une pollution dépassant largement les moyens d'une petite commune comme la nôtre. Le rôle du maire s'est donc borné à signaler la pollution et à faire en sorte que les services de l'État interviennent le plus rapidement possible. Nous avons laissé le champ libre aux techniciens. Nous étions l'interface entre eux et la population qui, même si le nombre des volontaires avait diminué, était prête à donner un coup de main. Des appels étaient passés par la presse

afin de dire aux bénévoles de ne pas intervenir, et notre rôle était de nous en assurer pour laisser le champ libre aux autres.

Depuis, des entreprises spécialisées, ayant un réel savoir-faire, se sont mises sur pied pour améliorer la lutte contre la pollution. L'inconvénient est que ces entreprises ne sont pas nombreuses. Il est difficile de les mettre en concurrence puisque lancer un appel d'offres lorsque nous sommes dans une situation d'urgence n'est pas évident. Il serait bien de mettre en place des systèmes d'urgence permettant cette mise en concurrence.



→ Plaque de boulettes de pétrole.

© Marine nationale

## Table ronde 1

# Quand une pollution arrive sur le littoral de la Manche...

## Expériences d'élus locaux et enseignements pour l'avenir

Bryan CURTIS,  
Adur and Worthing Councils



L'avarie du Ice Prince, un navire transportant du bois de construction, n'a pas été un cas de pollution des plages comme les autres. Nous avons eu beaucoup de chance. Cela a été un vrai signal d'alarme pour nous, car au lieu de bois, il aurait pu s'agir de pétrole. Nous n'avons pas connu la même situation que le Devon avec le Napoli. Le cas était très différent, avec des problèmes bien particuliers. Nous avons l'avantage de savoir ce qui s'était passé lors de l'avarie du Napoli. Par chance, nous venions de tester notre plan d'urgence à l'aide d'un exercice accéléré en salle lorsque le Ice Prince a coulé, perdant sa cargaison de bois de construction.

C'est arrivé un jeudi. On m'a signalé que le Ice Prince était en difficulté à environ 160 km de l'endroit où nous nous trouvions, et je me suis dit : « Ça n'est pas un problème ». Le lendemain, la MCA nous a indiqué que le bois flottait à la dérive et nous pensions qu'il se dirigeait vers la France. Mais il a changé de direction. Le samedi suivant, le bois a commencé à s'échouer sur nos plages. C'est arrivé la

nuit, plus précisément la nuit du samedi au dimanche. Nous savions que le bois allait arriver, mais nous ignorions quand exactement.

Quelques heures après l'échouement du bois sur les rives, le receveur d'épaves nous a fait savoir que le propriétaire du navire souhaitait le récupérer et nous a demandé de conserver le bois recueilli.

La MCA nous a conseillés sur les informations à livrer aux médias, car nous étions assaillis de questions par une foule de journalistes. La situation était très difficile. Le dimanche matin, l'opération principale de récupération du bois a commencé. La majeure partie du bois s'était échouée dans une zone très restreinte, d'une taille comparable à celle de la plage de Fécamp. Notre principal objectif était de ramasser le bois le plus vite possible, afin d'éviter qu'il ne dérive le long de la plage et n'atteigne d'autres zones, propageant ainsi le problème. L'agent d'assurance du navire nous a rapidement indiqué que le propriétaire souhaitait récupérer son chargement et qu'il nous aiderait en faisant appel à un entrepreneur pour recueillir le bois. Cette nouvelle m'a soulagé, car elle éliminait le problème immédiat de savoir qui allait payer la facture. Nous avons donc travaillé en étroite collaboration avec l'assureur. Toutes les structures de nos plages risquaient d'être endommagées si le bois n'était pas ramassé d'urgence. Nous avons dû le déplacer très rapidement.

L'entrepreneur engagé par l'assureur était sur place dès le samedi soir. Cet entrepreneur était prêt à travailler 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 pour ramener autant de bois que possible sur la plage, et aussi loin que possible du rivage, mais cela n'a pas été nécessaire car il ne nous a pas été permis de poursuivre les opérations de nuit près des habitations. Par ailleurs, nous avons eu de la chance car le bois a été entraîné par la plus haute des marées de vive-eau, ce qui signifie que la majeure partie a vite dépassé la ligne de marée haute et ne risquait plus de repartir à la dérive.

Le bois couvrait une petite section de plage, mais en très grande quantité. Ce spectacle posait un problème, car il attirait de nombreux curieux. Nous avons, en tout et pour tout, 8 km de plages à clôturer. Mais c'était un véritable cauchemar, car il était impossible de clôturer toute la zone. Nous avons fini par poster des bénévoles de la MCA et des fonctionnaires de police à l'entrée de la plage pour empêcher les gens de passer et les avertir du danger. Au début, certains ramassaient le bois en pensant qu'il s'agissait d'épaves dont personne ne voulait. Cela posait problème à l'assureur (puisque'il s'agissait de son bois) et nous l'avons aidé à faire savoir au public, en faisant appel aux médias, qu'il s'agissait en réalité de vol. À ce jour, nous ne savons pas quelle quantité de bois a disparu ainsi.

Une fois le bois réuni en haut de la plage, il nous a fallu le ranger quelque part. Nous avons choisi un lieu plus discret, éloigné du centre-ville, pour le stocker.

C'était parfait au début, mais des gens se sont mis à grimper sur les piles de bois et à y mettre le feu, et nous avons dû le clôturer pour le mettre en sécurité. À la fin, toute la section supérieure de la plage était clôturée. C'était un véritable problème, mais cela évitait au moins de créer d'autres incidents. Nous avons dû utiliser environ 4 km de clôtures pour empêcher le public d'accéder au bois.

Même si cette situation n'a finalement pas entraîné d'incident majeur, cela a néanmoins été un cauchemar du point de vue logistique. Nous devons faire tout ce travail en plus de nos tâches quotidiennes habituelles... Car il faut que vous sachiez que nous n'avons pas une équipe pour s'en charger, il n'y avait que moi et quelques collègues.

Nous nous sommes donc retrouvés avec cette énorme pile de bois sur les bras. C'est à ce moment-là que l'assureur nous a indiqué que tout ce bois n'avait plus de valeur pour lui et qu'il n'en voulait plus. Nous avons alors dû chercher un moyen de nous en débarrasser et, par chance, nous avons trouvé une entreprise qui pouvait l'utiliser comme biocarburant pour produire de l'énergie. Le bois a été réduit en copeaux par une déchiqueteuse industrielle, chargé dans des camions et

## Table ronde 1

# Quand une pollution arrive sur le littoral de la Manche... Expériences d'élus locaux et enseignements pour l'avenir

emmené dans un entrepôt de stockage. Nous espérions rouvrir les plages en avril. Les personnes habitant de l'autre côté de la route, face à la plage, souffraient beaucoup des nuisances sonores et d'autres désagréments, et nous devions trouver un moyen d'atténuer ce problème. Nous avons utilisé des déflecteurs et restreint les heures de travail, mais cela n'a pas suffi. Nous avons finalement réussi à obtenir que le bois soit emmené sur un autre site afin d'y être réduit en copeaux, ce qui nous a permis d'ouvrir la plage en avril, comme prévu.

Une remarque : nous disposions d'une plate-forme sur la jetée qui a permis aux médias de photographier et de filmer l'événement en toute sécurité. Nous avons également bénéficié d'une bonne couverture de la presse grâce au responsable des relations publiques de la MCA, qui était présent lors de la première nuit de l'incident. Nous avons eu la chance de pouvoir montrer au public ce qui se passait et cela explique nos bonnes relations avec les médias. Nous recevions des rapports sur l'incident en provenance de pays très éloignés, comme le Japon, et avons même reçu des demandes d'interview de la part du Japon et de l'Australie... Nous avons été très clairs lorsque nous avons fermé la plage, affichant des avis à l'attention du public pour indiquer ce que nous faisons et pourquoi. Nous avons également envoyé des courriers à tous les habitants

du secteur pour qu'ils sachent ce que nous faisons et comment nous procédions.

Le maire s'est beaucoup exprimé pendant tout le processus et s'est en grande partie chargé des premières interviews réclamées par les médias. Il a simplement demandé à être tenu au courant des avancements des travaux.

Pour moi, cet incident a tiré le signal d'alarme. Il aurait très bien pu s'agir de pétrole au lieu de bois. Comme dans chaque situation d'urgence, il est très important de garder une trace de toutes les informations recueillies. Dès le début de l'incident, nous avons consigné tout ce que nous faisons, la raison pour laquelle nous agissions ainsi

et le coût que cela allait représenter. Nous retranscrivions également nos propos avec nos différents interlocuteurs, en indiquant leurs noms et la durée de nos échanges. C'est une des leçons que nous avons tirées de l'incident du Napoli. Nous avons également conservé toutes ces données sur ordinateur. Il faut aussi savoir que lorsqu'un cas de pollution au pétrole se produit, nous disposons d'un stock national de réservoirs que nous pouvons utiliser. Nous n'en avons pas eu besoin dans le cas du Ice Prince car c'était un incident de petite envergure et il ne s'agissait pas de pétrole, mais cela aurait pu être le cas, et le problème aurait alors été bien plus grave et le coût nettement supérieur.



→ Bois échoué sur la plage de Worthing.

## Table ronde 1

# Quand une pollution arrive sur le littoral de la Manche... Expériences d'élus locaux et enseignements pour l'avenir

Jean EVEN,  
Ancien Maire de Ploulec'h (Côtes-d'Armor)

L'interaction entre élus et techniciens était presque inexistante lors des premières catastrophes. Nous nous sommes rendu compte d'une non-préparation de la part des services de l'État face à une telle catastrophe. Au début, nous raclions le pétrole en essayant de remplir des poubelles. Puis, une personne eut l'idée de faire des tranchées perpendiculaires à la pente de la plage et de racler le pétrole afin de les remplir pour ensuite les vider. Des tonnes à lisier se sont avérées être l'outil le plus adapté car pouvant se rendre dans des endroits inaccessibles aux camions pompe. Nous avons dû trouver les tonnes à lisier, prendre contact avec la Chambre d'Agriculture pour des conventions afin d'assurer les cultivateurs et les indemniser.

Lorsqu'un événement de ce type survient, il convient de tout noter pour préparer le dossier et de pouvoir avancer une certaine somme d'argent. Si vous avez cinq employés communaux chargés de nettoyer votre grève, n'en mettez pas six. Lors du procès, la partie adverse de l'Amoco Cadiz avait demandé que les 76 maires comparaissent devant le tribunal de Chicago, avec pour but de les épuiser financièrement.

Je vais maintenant vous faire part d'une anecdote qui m'est arrivée durant le procès. Avant de comparaître devant le juge, nous étions reçus par nos avocats pour préparer ensemble l'audience. Le mien m'informe qu'une pièce de mon dossier est

contestée par la partie adverse. Effectivement, la côte qui descendait à ma grève était assez pentue, et avait été fortement dégradée par les engins. Le revêtement avait donc été refait après la marée noire. La facture était contestée par les experts puisque nous avons utilisé de l'enrobé au lieu du revêtement bicouche que nous avions précédemment. Par ce biais, la partie adverse voulait convaincre le juge que si nous trichions sur des petites sommes, nous trichions forcément sur les plus grosses.

Enfin, après 1978 et l'incident de l'Amoco Cadiz nous ne nous sommes plus souciés de l'éventualité d'une reproduction d'un tel incident. Nous étions « la tête dans le procès », nous n'avons pas amélioré les outils d'intervention, ni passé de convention durable dans le temps avec des professionnels comme les agriculteurs. Par contre, l'ancien syndicat mixte formé pour représenter les victimes est devenu Vigipol. Tous les maires se tournent vers cet organisme en cas de problème et ne sont donc plus seuls dans ce genre d'affaires.



→ Naufrage de l'Amoco Cadiz en 1978.

© Marine nationale

# Comment se préparer à la gestion d'une pollution maritime ? Avec quels outils ?

Différentes présentations d'outils, ainsi que des démarches visant à une meilleure préparation des élus locaux face à aux pollutions marines seront évoquées lors de différents témoignages d'acteurs. Les initiatives pouvant être adoptées dans le but d'améliorer la préparation des collectivités locales ou agir dans le sens d'une prévention améliorée seront elles aussi évoquées.

## Le réseau opérationnel « Pollutions marines et littoral »

**Stéphane RENARD**, Responsable du Service de Gestion du Patrimoine à la délégation Normandie du Conservatoire du Littoral

Le réseau opérationnel « Pollutions marines et littoral » est un outil qui va venir en complémentarité de l'existant<sup>1</sup>.

En région normande, le syndicat mixte littoral normand est composé des deux régions et du conservatoire du littoral. Il porte, avec les régions, l'action de préservation du littoral.

Les enseignements qui ont pu être tirés des épisodes de pollution ont déjà été évoqués précédemment, à savoir qu'il existe des dommages collatéraux lors des nettoyages, qui ne sont pas seulement dus à la pollution. L'anticipation et la mise en œuvre pour la protection et la restauration des milieux naturels est complexe. La connaissance du patrimoine, les conditions d'accès à la mer pour le nettoyage, ainsi que la coordination entre les intervenants sont plus que nécessaires.

Le conservatoire a élargi son champ d'action car il a la responsabilité de gérer le patrimoine qui lui a été confié, mais également parce qu'il a été interpellé par les différents élus sur ces questions, et sur ses actions en dehors du plan POLMAR. D'où son souhait de développer un tel dispositif.

Le projet bas-normand ATRACTIV, mené par la délégation Normandie du Conservatoire du Littoral en 2006 – 2007 et portant

sur les risques, avait amené le conservatoire à réfléchir sur le thème des pollutions d'origine hydrocarbures. Deux éléments avaient été développés :

→ un état de référence du patrimoine naturel du littoral,

→ la définition d'un cadre opérationnel.

Pour effectuer l'état de référence, l'ensemble des données disponibles ont été prises, complétées et croisées afin d'établir un état de vulnérabilité sur le littoral des différents compartiments biologiques lorsqu'ils sont exposés à une pollution marine. Sur certains secteurs existaient du patrimoine naturel, de l'avifaune marine, mais, également des zones de nourrissage pour les oiseaux. Les lieux présentant des « spots » biologiques ont été sectorisés. En effet, s'ils sont impactés par une pollution, ils doivent faire l'objet d'une réaction adaptée afin d'éviter un sur-accident et être dépollués de façon inadaptée à la préservation et à la restauration du patrimoine naturel.

L'important réseau de gardes du littoral, la bonne connaissance du patrimoine naturel sur le littoral normand ainsi qu'une proximité de fait avec les collectivités locales (compte tenu de la gestion en commun de ce patrimoine), ont permis de créer un réseau de correspondants à une certaine échelle, en mettant l'accent sur la préservation des milieux naturels.

Il a fallu rappeler aux élus qu'un dispositif de l'État était déjà présent, quand bien même des insuffisances avaient pu être citées. Le réseau se place sciemment à un niveau infra POLMAR afin d'apporter aux élus un début de solution sur la gestion de pollutions marines, en l'absence des services de l'État et de déclenchement du plan ORSEC. C'est uniquement sur ce niveau que le conservatoire du littoral intervient. Ce cadre opérationnel a été développé à travers un réseau de correspondants, de rencontres annuelles, un site Internet et une fiche contact. Le réseau de correspondants se concrétise par un binôme, par secteur géographique. Il est composé de correspondants du service de gestion du patrimoine naturel et de correspondants techniques.

Suite à une restitution d'expérience sur l'Erika, et sur la manière dont la pollution a été traitée, une différence très marquée de l'organisation des chantiers opérationnels sur le terrain a pu être notée. L'un des nombreux retours d'expérience a mis en évidence que lorsque des personnes connaissant bien les milieux naturels et des personnes intervenant mécaniquement pour dépolluer, communiquaient, moins de dégâts sur le milieu étaient constatés, grâce à une bonne communication.

<sup>1</sup> / Cf. annexe III – Le « Réseau opérationnel « Pollutions marines et littoral »

## Table ronde 2

# Comment se préparer à la gestion d'une pollution maritime ? Avec quels outils ?

## Le réseau opérationnel « Pollutions marines et littoral »

L'idée des binômes est née, suite à ce retour d'expérience. Les correspondants assurent une vigilance sur le terrain, une alerte, un relais de l'information dans le réseau, une reconnaissance de la pollution et ils apportent un conseil aux décideurs, sans prendre la décision à la place des élus. L'idée est d'apporter un conseil à la dépollution du point de vue de la gestion des milieux naturels et ainsi éviter un sur-accident. La valeur ajoutée de ce dispositif provient de la présence d'un réseau permettant au conservatoire de prévenir l'arrivée d'une pollution pouvant se propager d'une commune vers une autre.

Ce cadre opérationnel est concrétisé par une charte, auprès des collectivités locales. En l'occurrence, c'est l'ensemble des communautés de communes qui sont concernées à cause des questions se posant vis-à-vis de leurs compétences. En effet, la gestion des pollutions marines n'apparaît que rarement dans l'ensemble des compétences des communautés de communes. Une réflexion doit être menée sur ce point pour faire avancer la situation. De même, il faut mettre en place une réelle mutualisation pour répondre aux manques de moyens financiers, techniques, humains de ces collectivités.

Par le biais de la Charte les collectivités locales s'engagent à proposer un correspondant, c'est-à-dire une personne désignée par les élus pour participer au

réseau. La Charte constitue une déclaration d'intérêts entre deux acteurs, la communauté de communes et le conservatoire, afin d'apporter une contribution à ce réseau. Mais il n'est pas question de contribution financière de la collectivité. Celle-ci met à disposition son agent le moment venu, sur cette problématique. Elle va constater la pollution, relayer l'information, etc. De son côté, le conservatoire s'engage à animer ce réseau et assurer un lien avec l'État.

Le réseau est perfectible ; un point de rencontre est à trouver entre ce réseau et les services de l'État. Des différents échanges qui ont eu lieu entre les préfetures, les retours sont très variables. La DREAL accompagne le conservatoire sur le sujet, mais la démarche doit encore être confortée pour qu'il puisse y avoir une cohérence entre les différents moyens apportés. En effet, le conservatoire se place en complémentarité de ce qui existe déjà.

Les conventions préexistantes avec chacun des gestionnaires intervenant sur les terrains des conservatoires, facilitent l'organisation de ce réseau. Ces conventions indiquent que les gardes du réseau ont une compétence pour apporter ce conseil auprès des élus. De plus, un référent départemental est présent au sein du réseau.

La rencontre annuelle est un autre outil permettant de créer des échanges entre

les binômes et les membres du réseau, d'actualiser les formations, de rappeler la portée du réseau et le rôle des intervenants pour éviter toute confusion avec les dispositifs déjà en place. De même, un rappel systématique sur la fiche de reconnaissance du Cedre (Centre de documentation, de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux), qui intervient lors de toutes les formations, a été mis en place. Cette fiche permet entre autre de qualifier le volume de la pollution (information très importante pour le maire pour déterminer les moyens à mettre en œuvre), de qualifier la pollution et rapporter l'information auprès des services de l'État.

Le dernier outil mis en place est une fiche contact, encore à l'état provisoire et à perfectionner avec les services de l'État. En effet, certaines communes disposent de PCS et donc de fiches contact. Il faut mutualiser les moyens mis en œuvre par souci de simplification auprès des élus.

L'optimisation du réseau en 2011, c'est son extension ainsi que des actions hors période d'intervention du Conservatoire du littoral. Le réseau doit se développer jusqu'à Dieppe, mais, au-delà, ce n'est pas le territoire de compétences de la délégation Normandie du Conservatoire du littoral. C'est donc aussi une action à réfléchir en lien avec les autres délégations.

## Table ronde 2

# Comment se préparer à la gestion d'une pollution maritime ? Avec quels outils ?

## Les actions de Vigipol, syndicat mixte de protection du littoral breton

Joël LE JEUNE, Président de Vigipol, Maire de Trédrez-Locquémeau,  
Président de Lannion Trégor Agglomération



Vigipol est le résultat d'une histoire, celle d'un syndicat de protection du littoral nord de la Bretagne, créé en 1980, lorsque les deux comités locaux de vigilance, constitués par les élus locaux immédiatement après la catastrophe de l'Amoco Cadiz, ont décidé de se regrouper, souhaitant se porter partie civile contre l'État et les responsables réels de la pollution. C'est l'histoire du procès de Chicago. Cette histoire est assez extraordinaire dans son objet. Jamais jusque-là, des élus littoraux ne s'étaient regroupés pour attaquer les responsables réels d'une pollution. Il s'agissait d'une grande première, surtout au vu de l'ampleur de l'affaire, mais aussi car elle fut portée à sa source, c'est-à-dire au États-Unis. Au début des années 2000, à l'issue du procès, le syndicat mixte a élargi ses missions à la défense globale des intérêts des collectivités littorales face au risque de pollution maritime (prévention, préparation, gestion de crise et indemnisation).

Aujourd'hui, Vigipol regroupe 108 communes littorales du nord de la Bretagne ; les départements des Côtes-d'Armor, du

Finistère et de la Manche et la région Bretagne. Le syndicat mixte est basé sur les communes littorales auxquelles sont venus s'adjoindre les départements et la région Bretagne.

Vigipol a plusieurs missions. Tout d'abord, il se porte partie civile contre toute pollution touchant le rivage de manière directe ou indirecte, en attaquant les responsables de rejets illicites en mer ; même s'il est très difficile d'apporter la preuve devant les tribunaux que ces rejets causent un préjudice aux côtes. Mais désormais, les responsables de ces événements demandent à ce que l'affaire soit jugée dans leur pays, ce qui constitue une difficulté majeure, d'autant plus que les sanctions ne sont souvent pas aussi sévères qu'en France.

Vigipol va aussi en justice, lorsqu'il n'y a pas eu de préjudice direct ou indirect. Par exemple, dans le procès de l'Erika, Vigipol s'est porté partie civile et a obtenu 300 000 euros de dommages et intérêts. Enfin, l'organisme conseille les communes, grandes et petites, afin de savoir si elles ont intérêt ou non à ester en justice<sup>1</sup>.

La démarche infra POLMAR est le fruit d'une prise de conscience de la nécessité de se préparer et d'avoir une organisation permettant d'être rapidement efficace lors de la survenue de tout type de pollution. La première démarche infra POLMAR a

1 / Cf. annexe IV – Vigipol, un syndicat mixte en lutte active contre les pollutions maritimes.

été initiée en 2005, du côté de Saint Pol de Léon dans le Finistère Nord, et a servi d'expérience-pilote. Cette démarche fut fortement appréciée, Vigipol a ainsi décidé de la formaliser et de la généraliser à l'ensemble de son territoire. Le Trégor-Goëlo, c'est-à-dire le nord de la Bretagne (du Finistère à la région de Paimpol), a ainsi fait l'objet l'an dernier d'un plan infra POLMAR. À cette occasion, tout le contexte administratif, local, départemental, régional et national a été recensé, et les aspects de la côte étudiés de façon à savoir où aller, où stocker les déchets et connaître les moyens dont disposent les communes et intercommunalités (la compétence « environnement » et « gestion des déchets » leur sont de plus en plus souvent transférées) quand survient une pollution. Ce travail a abouti à la production d'un plan de secours (dit « plan Infra POLMAR » ou « volet maritime du plan communal de sauvegarde » quand celui-ci existe) se trouvant dans chacune des mairies permettant au maire lorsqu'un problème arrive, de savoir quelle personne il doit contacter en premier, quels sont les arrêtés à prendre pour la sécurité des personnes et des biens et, déclencher toutes les procédures. Cette démarche s'est poursuivie pour la région de Morlaix et doit s'étendre vers l'Ouest, jusqu'à Brest, sans compter les sollicitations de nombreux autres territoires en Bretagne. Se pose alors la question du territoire d'action. Jusqu'où l'organisme peut-il aller et qu'est ce qu'il est susceptible de faire en terme

de prestations. Se pose aussi la question du rôle de Vigipol dans la réalisation des plans Infra POLMAR. N'oublions pas que nous sommes une petite structure (trois agents) et ne pouvons ainsi pas démultiplier les démarches. Pour ma part, je préconise que notre rôle relève essentiellement de l'ingénierie, fournir aux collectivités toute la méthodologie pour mettre en place ce plan, les conseiller et les soutenir tout en leur laissant faire le travail de collecte d'information<sup>2</sup>.

Aujourd'hui Vigipol doit formaliser des relations à des échelles plus larges. Il y a cinq ans, une déclaration commune avec la côte d'Opale avait été faite, et il serait intéressant de la réactiver, afin de partager des expériences avec nos voisins.

Le contexte a beaucoup changé depuis le début de l'existence de l'organisme en 1980 et aujourd'hui des difficultés apparaissent, en lien avec ces relations entre les différents territoires. En effet, lors de la création de Vigipol, les principaux interlocuteurs étaient les communes, les départements et plus particulièrement l'État qui avait les collectivités en tutelle. Aujourd'hui, la place des intercommunalités s'est étendue, les régions ont pris beaucoup plus d'importance notamment dans le domaine maritime. Les structures qui peuvent se mettre en place sont variables dans le contexte actuel. Vigipol est toujours attaché aux communes

2 / Cf. annexe V – Les démarches Infra POLMAR menées par Vigipol

## Table ronde 2

# Comment se préparer à la gestion d'une pollution maritime ? Avec quels outils ? Les actions de Vigipol, syndicat mixte de protection du littoral breton

de base puisque les maires ont le pouvoir de police, mais il faut trouver les bons partenariats avec l'administration telle qu'elle est aujourd'hui, en sachant que l'on est dans un contexte global de transfert des compétences de l'État vers les collectivités locales.

Au fil du temps, les différentes actions entreprises ont permis des progrès. Autant il a été montré précédemment qu'entre l'expérience du Torrey Canyon et celle de l'Amoco Cadiz, la situation avait peu évolué, autant le FIPOL (Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures) avait été créé. Suite à l'Amoco Cadiz, le rail de la Manche permettant de séparer les trafics a aussi été mis en œuvre. Le Cedre (Centre de documentation, de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux) a également été créé afin de venir en aide aux services de l'État et aux collectivités lorsqu'une nouvelle pollution intervient. Le fonds d'indemnisation du FIPOL a été largement augmenté pendant cette période. Ces progrès sont dus à la mobilisation de chacun. Les plans POLMAR ont également été améliorés et aujourd'hui nous allons vers une démarche infra POLMAR, avec une synergie entre le POLMAR Terre et l'Infra POLMAR, c'est-à-dire entre la préparation des services de l'État et celle des collectivités locales. Nous sommes responsables de notre littoral et de notre territoire, nous devons nous préparer et être capables de peser sur les institutions afin de faire progresser le droit maritime.

L'esprit de la déclaration d'intention que nous souhaitons prendre lors de ce colloque fait partie des engagements qui doivent être pris dans cette optique. Son but est de travailler en coopération beaucoup plus étroite sur différents aspects :

- l'information des élus du littoral de la Manche sur les risques de pollutions maritimes et les moyens de s'y préparer dans les meilleures conditions,
- la formation des élus locaux et des personnels,
- la défense des intérêts des collectivités locales victimes de pollutions maritimes,
- l'association des collectivités locales à l'organisation des moyens de lutte contre les pollutions,
- la poursuite d'un travail commun entre représentants des collectivités locales et des États sur les risques, la prévention et la gestion des pollutions maritimes,
- la coopération franco-britannique à l'échelle de la Manche sur la sécurité maritime, la prévention et la gestion des pollutions maritimes,
- toute action contribuant à améliorer la capacité d'intervention coordonnée des collectivités locales et organisations maritimes



→ Exercice POLMAR dans les Côtes d'Armor.

## Table ronde 2

# Comment se préparer à la gestion d'une pollution maritime ? Avec quels outils ? L'organisation des collectivités locales britanniques

Stephen O'ROURKE, du Devon County Council au nom de  
Local Government Association's Coastal Issues Special Interest Group

Permettez-moi de vous présenter brièvement le fonctionnement de l'administration locale au Royaume-Uni. Nous disposons d'une administration centrale. Ensuite, viennent les comtés et les districts. Ces derniers sont placés sous l'autorité des comtés et suivent leurs indications. Ils sont responsables des zones rurales et travaillent en collaboration directe avec les comtés, tout en étant sous leur supervision. Nous avons également des autorités unitaires, telles que Plymouth et Torbay, dont le fonctionnement est très proche de celui des comtés mais qui ne comportent pas de districts. Elles forment une unité à elles seules. Les districts eux-mêmes sont constitués de communes.

Nous disposons d'une association de collectivités locales (Local Government Association ou LGA) qui est formée au niveau national. Les fonctionnaires locaux peuvent se rendre dans cette association pour développer des projets, des techniques et des systèmes au Royaume-Uni. Ceux-ci peuvent être partagés par toutes les autorités locales. L'association travaille en collaboration avec les instances gouvernementales ainsi que les lobbies pour soumettre des questions au gouvernement.

Après l'incident du Napoli, les conseillers locaux s'attendaient à ce qu'une enquête publique soit menée par le gouvernement

© Marine nationale/MT Johann Guivarch



→ Remorquage du MSC Napoli par l'Abeille Liberté avec, en arrière-plan, l'Anglian Princess.

## Table ronde 2

# Comment se préparer à la gestion d'une pollution maritime ? Avec quels outils ? L'organisation des collectivités locales britanniques

et ils en ont fait la demande. Mais le gouvernement a refusé. Il y avait des problèmes à résoudre, c'est pourquoi nous avons décidé de procéder à une enquête locale. Celle-ci a été menée par un éminent professeur de la région. Nous avons formé un comité constitué d'élus locaux et de conseillers juridiques, maritimes et techniques. Des observations écrites ont été étudiées et des témoins entendus, mais il n'y a pas eu de participation de la MCA, qui a réalisé sa propre enquête. Le choix de faire stationner le Napoli sur la côte du Devon a en particulier soulevé des questions.

Le rapport qui est ressorti de cette enquête contenait de nombreuses recommandations. Sur le plan de la communication notamment : dans toutes les interventions d'urgence qui ont lieu au Royaume-Uni, la communication constitue toujours un problème. Il y a toujours moyen de faire mieux.

Comme je l'ai indiqué tout à l'heure, nous disposons d'un plan de gestion de la pollution côtière qui datait de 2000. Une mise à jour était de toute évidence nécessaire. En 2008, nous avons proposé un nouveau plan couvrant tout le comté du Devon et comprenant le plan de gestion de la pollution côtière.

Les autorités locales du Royaume-Uni doivent élaborer des plans pour lutter contre les risques. Notre plan décrit la façon dont nous devons réagir si un incident se produit sur nos côtes. Nous avons

donc mis à jour ce plan en juin 2008, et une nouvelle mise à jour est en cours.

Je vous ai déjà parlé du plan de continuité nationale de la MCA. Ce plan a été mis au point pour tous les incidents maritimes qui peuvent se produire au Royaume-Uni. Il concerne également les interventions terrestres. Depuis des années, la MCA apporte son aide aux autorités locales. Ses actions vont sans doute un peu au-delà de sa mission première. Elle intervient en effet bien plus qu'elle ne le devrait. Ce plan est également en cours de révision ou de mise à jour depuis le mois de novembre dernier. Il intégrera certainement des recommandations issues de l'enquête relative à l'incident du Napoli.

L'enquête locale a été suivie d'un débat, organisé par le Local Resilience Forum (le forum local de résilience). Celui-ci regroupe le comté du Devon, Plymouth et Torbay, ainsi que nos voisins : les Cornouailles, le Dorset, Gloucester, et les comtés d'Avon et du Somerset. Toutes ces divisions forment une région. Nous travaillons en groupe au sein d'un forum local avec les Cornouailles, Torbay, Plymouth et le Devon. Ces 4 voisins entretiennent une étroite collaboration. Nous menons des études régulières. Nous tenons des réunions et nous disposons d'un groupe chargé des questions de pollution côtière sur le littoral.

Après l'avarie du Napoli, la LGA a formé un groupe d'intérêt spécial qui examine les

incidents de navigation. Les conclusions de ce groupe sont communiquées à la LGA ainsi qu'à nos partenaires français. Sophie Bahé de Vigipol fait partie des membres de ce groupe. De notre côté, nous allons financer un autre rapport. Nous avons fait appel à un cabinet d'avocats pour étudier la question. Il en est ressorti 29 recommandations différentes qui ont été examinées par les autorités locales à l'échelle nationale. Certaines ne sont pas réalisables. Nous nous efforçons, par le biais de la LGA, de faire appliquer les autres en faisant pression sur le gouvernement britannique mais aussi sur les autorités européennes. Comme vous pouvez l'imaginer, c'est un processus long et coûteux. Je mentionnerai uniquement la première recommandation, qui constitue un cadre juridique permettant, si nécessaire, de déposer une réclamation auprès d'un tribunal. Je sais que plusieurs d'entre vous ont déjà fait appel au système judiciaire pour déposer une réclamation et tenter d'obtenir une indemnisation. Au Royaume-Uni, nous négligeons trop souvent de le faire. Nous devrions faire appel à la MCA pour déposer des réclamations, mais le processus n'est pas adapté. Pour le Napoli, nous n'avons été indemnisés qu'à hauteur de 40 %. Mal conseillé, le Devon a retiré sa plainte en cours de procédure. Nous recherchons une stratégie de sortie et un moyen de récupérer notre argent. Je pense que nous devrions viser une

indemnisation de 60 % au lieu des 40 % que nous obtenons généralement.

Nous avons déjà abordé les problèmes soulevés dans les recommandations. Il nous faut identifier clairement qui doit diriger les opérations, adopter une approche souple (il est certain que cela nous a manqué, lors de l'incident du Napoli, dans la façon dont les plages étaient gérées par des sauveteurs publics et privés) et nous assurer la participation des partenaires clés, afin que tout le monde soit bien présent. Une partie du nouveau plan a déjà réglé ces problèmes. Il s'agit de veiller à ce que les besoins de chacun soient pris en compte. En ce qui concerne nos collègues du secteur de la pêche, nous devrions absolument nous assurer qu'ils constituent un groupe afin d'être représentés dès le départ et pas uniquement lors de la réclamation.

Par ailleurs, le plan doit couvrir toutes les formes de pollution. Le plan précédent concernait avant tout les hydrocarbures, mais nous savons bien que d'autres types de pollution peuvent avoir des coûts tout aussi prohibitifs, et les autorités doivent prendre des mesures en la matière. Je dois préciser qu'au Royaume-Uni, les autorités locales ne sont pas légalement tenues de nettoyer les plages. Toutefois, nous aurions tout intérêt à nous charger des opérations de nettoyage et à montrer l'exemple, et il va sans dire que nous devrions le faire, ne serait-ce que pour le bien de la collectivité et du tourisme local.

## Table ronde 2

# Comment se préparer à la gestion d'une pollution maritime ? Avec quels outils ?

## La nécessaire organisation des collectivités locales françaises

**Annick BENOIT,**  
Vice-présidente du Conseil Économique, Social et  
Environnemental Régional de Haute-Normandie



Le CESER de la région Haute-Normandie s'occupe des budgets régionaux, de l'emploi, ainsi que des relations interrégionales entre la Grande-Bretagne et la France. En septembre 2007 s'est tenue une conférence du projet EMDI, à Saint-Brieuc. J'ai eu la connaissance de l'existence de l'organisme Vigipol ; initiative très appropriée et pragmatique que les Bretons avaient su mettre en œuvre face aux pollutions marines et leurs conséquences. En effet, les maires de petites communes ne sont pas forcément aguerris pour faire face à de telles catastrophes, surtout lorsque les dispositifs régaliens ne rentrent pas en action et qu'ils se retrouvent alors seuls pour gérer ces pollutions.

Suite à cette réunion, j'ai alerté les conseillers de notre CESER sur l'opportunité d'apporter des éléments de réflexion aux élus régionaux. En effet, même si au sein de l'Arc Manche il existait déjà des travaux très constructifs, la sécurité maritime ne me semblait pas être un des sujets les plus développés. D'où la volonté au sein du CESER d'auditionner Vigipol et de se nourrir de leur expérience. Petit à petit, nous avons élaboré une réflexion en faveur d'une initiative ayant pour but de sensibiliser les communes, les communautés de communes présentes sur la côte, mais aussi celles bordant l'estuaire et la Seine jusqu'à Paris, avec une concentration de sites SEVESO.

Depuis, de réflexions en réflexions et suite à de multiples initiatives, nous progressons afin de venir en aide au

public qui nous préoccupe, c'est-à-dire les maires des communes et des petites communes. Même si aujourd'hui, nous n'avons pas rassemblé autant d'élus locaux que nous l'aurions souhaité, c'est un bon début. J'abonde dans le sens de Monsieur Le Vern, Président de la Région Haute-Normandie, en disant qu'il nous faut nous préoccuper de la côte entre le Calvados, la Seine-Maritime et la Picardie où aucun dispositif tel que Vigipol (en Bretagne) n'existe réellement.

Aujourd'hui, nous avons besoin de nous préoccuper des secteurs qui ne sont pas encore sensibilisés. Dans le texte de déclaration commune proposé aujourd'hui, nous retrouvons des propositions vis-à-vis des risques maritimes figurant dans le document du CESER de Basse-Normandie sur les risques majeurs dans leur région<sup>1</sup>.

L'enjeu réside aujourd'hui dans la formation des élus locaux et de leur personnel. Nous devrions mettre Vigipol au service de la formation au sein des communes et de toutes les associations appelées à intervenir en cas de catastrophe.

1 / Cf. annexe VI – La « Déclaration de Fécamp », 28 janvier 2011.

**Christian FOUGERAY,** Membre du Conseil Économique,  
Social et Environnemental de Basse-Normandie



L'étude faite sur les risques technologiques majeurs en Basse-Normandie comporte sept volets<sup>2</sup> :

- le risque minier,
- le risque d'engins de guerre,
- le risque industriel,
- le risque lié au transport de matières dangereuses,
- le risque nucléaire,
- le risque de rupture de barrage,
- le risque maritime.

Les risques les plus importants concernaient le risque nucléaire, ainsi que le risque militaire, compte tenu du débarquement de Normandie. Dans le premier groupe de travail qui s'est tenu sur cette étude des risques technologiques majeurs, tous les membres ne prenaient pas en compte l'aspect maritime. En tant que rapporteur, j'ai demandé à ce qu'il soit intégré. Je viens d'Honfleur et je suis donc un peu plus concerné que les autres. Mais il est vrai que cet élément ne leur semblait pas important. Pourquoi ? Parce que les risques de pollution marine semblaient minimes étant donné que la région n'avait jamais été touchée, à la différence de la Bretagne. Lors d'une enquête que nous avons réalisée, les maires de la côte interrogés n'étaient pas réellement

2 / Les risques technologiques majeurs en Basse-Normandie, Avis/Rapport du CESER de Basse-Normandie, Session plénière du 14 juin 2010. [www.ceser-basse-normandie.fr/](http://www.ceser-basse-normandie.fr/)

conscients de ce risque et savaient encore moins comment le gérer s'il survenait. Or ce risque maritime était et est toujours bien réel. Les moyens humains, financiers et techniques sont faibles pour un linéaire côtier important. 85 % des communes côtières ont une population de l'ordre de 1000-1300 habitants et peu de moyens. À l'exception de Caen-la-Mer et de Cherbourg, les intercommunalités sont également de taille relativement petite avec peu de matériel. Enfin il y a très peu de gens formés en cas de problème. Or la pollution peut être dramatique pour le secteur touristique de la côte de Basse-Normandie qui fait vivre une partie importante de la population. En Pays d'Auge par exemple, 18 % de la population dépend du tourisme. On peut alors imaginer l'impact d'une pollution pour ces populations, à commencer par celle des pêcheurs. Nous ne sommes pas du tout préparés à faire face à ce genre d'événement et il serait peut-être temps de le faire.

Dans les propositions que nous avons faites au CESER, nous avons proposé : soit un rapprochement avec Vigipol, soit la création d'un syndicat équivalent, c'est-à-dire un syndicat mixte qui travaillerait en coopération avec Vigipol, sur l'ensemble de la côte normande et sur la Côte d'Opale.

## Les réactions du public

**Claude BARBAY,**  
Administrateur de Haute-Normandie  
Nature Environnement

Une communication sur la création de comités de façade destinés à la mise en place de la directive européenne stratégie marine est parvenue au comité de bassin et à la commission « littoral et mer » dont je suis membre. À l'intérieur de cette stratégie marine, tous les risques, et pas seulement la pollution immédiate, devront être pris en compte. Il est important que chacun pousse le Ministère à créer ces commissions de façade, devant nous réunir de Brest à la frontière belge, pour l'arc maritime qui nous intéresse.

**Claude CHICHERIE,**  
Adjoint aux Affaires Portuaires  
et Maritimes, Honfleur

Je vais intervenir au sujet de la commune de Pennedepie ayant subi une pollution mineure, mais significative des petites communes. Madame le Maire a eu connaissance d'une pollution sur son rivage, composé de boulettes jaunes graisseuses d'un diamètre compris entre 5 et 10 cm. Le conservatoire du littoral lui a confirmé sa compétence pour gérer cette pollution. Elle a déposé une plainte classée sans suite. Le problème des petites communes est qu'elles ne sont pas armées pour faire face à ce genre de pollution. Plusieurs jours se sont écoulés entre l'arrivée de la pollution et le signalement de celle-ci. Il est donc très difficile de retrouver la trace du pollueur pour entamer des procédures. Grâce à une association d'insertion, nous avons pu nettoyer la plage, mais le problème était de trouver un financement pour le traitement et le transport de ces déchets, soit plus de 6000 €. Collectivement, nous avons aidé cette commune à faire face à cette dépense, mais il ressort de l'expérience vécue que le maire était peu armé du point de vue réglementaire.

Je déplore par ailleurs le retrait possible du remorqueur situé au Pas-de-Calais. J'ai eu l'occasion de participer à la dépollution et d'avoir à remorquer des navires en difficulté, et je pense que nous devons faire tout notre possible pour conserver ce navire de soutien.

**Iain SHEPHERD**  
Président de Marine South East

Vigipol a fait un excellent travail dans ce domaine. Les Danois et les Suédois ont effectué le même exercice dans les eaux du Skagerrak et du Kattegat. Au lieu de regarder le problème par le petit bout de la lorgnette et de décider de ce qu'il faut faire en cas de déversement, ils ont recensé 120 balises de navigation, ce qui a réduit le nombre de déversements de pétrole de 23 %. De plus, cela n'a pas coûté très cher. Il faut envisager le problème sous un angle plus large, exploiter les excellentes données dont nous disposons de façon innovante et les analyser différemment pour progresser.

**Jean-Yves SORET,**  
Maire de Vattetot-sur-Mer

En 2003, j'ai été victime d'une petite pollution, des centaines de kilos de mazout. J'ai porté plainte et la gendarmerie est venue faire des prélèvements. Cela a été identifié comme venant du Prestige, coulé en 2003 au large de l'Espagne. Pour faire suite à ma plainte, j'ai été auditionné par les affaires maritimes de Brest. Je me suis porté partie civile et l'affaire est passée au tribunal en Espagne. Nous avons été déboutés pour vice de procédure, l'affaire a été classée sans suite. Je disposais uniquement de trois employés communaux, nous avons dû aller ramasser le gazole nous-mêmes. Lors de la procédure, ils m'ont demandé de fournir les factures, cependant je n'en avais pas puisque le préjudice était minime. Si j'ai porté plainte, ce n'était pas dans le but de récupérer de l'argent, mais pour éviter que cette situation se reproduise. Je me suis retrouvé tout seul à faire face à ce problème puisqu'aucune commune touchée par cette pollution n'a porté plainte.



© Douanes françaises

**Alexis MAHEUT,**  
Président du CRPME de Haute-Normandie  
(Comité Régional des Pêches Maritimes et des Élevages Marins)

Chaque fois que l'on parle de pollution, les marins-pêcheurs sont visés en premier. Je vais vous donner un exemple de non-organisation malgré le fait que nous soyons un grand port. Je suis un ancien Marin-pêcheur au Havre. Il y a 14 ans, le Kadjin a perdu 100 m<sup>3</sup> de fioul. Le choix politique a été de fermer le port du Havre. L'incident est survenu à 22 heures le soir et le plan POLMAR a été déclenché à 7 heures le matin. De ce fait, la pollution était sortie du port. Le matin, nous avons sorti les barrages, mais la mer était basse et les barrages de pleine mer donc inutiles. Nous ne savions pas qui est compétent pour ce genre de problème, le maire ou le Préfet Maritime, puisque le port du Havre était encore à l'époque un port autonome. La pollution est sortie du port pour aller se loger sur la plage du Havre et à Deauville. Autant la population n'a pas été informée au Havre et la dynamique a été lente à s'amorcer, autant pour Deauville, il y a eu un véritable « branle-bas-de combat », la destination étant touristique. Résultat, nous n'avons pu vendre nos produits pendant une quinzaine de jours. De plus, je demande que dans les grands ports pétroliers nous ayons des remorqueurs de sécurité pour ces bateaux pétroliers. Je trouve anormal que l'on transfère du pétrole sans aucune sécurité. Quand aux essais pour associer les pêcheurs en cas de pollution, la Haute-Normandie et la profession n'ont jamais pu se mettre d'accord sur les tarifs. Il est grand temps de faire quelque chose afin de redorer l'image de la Haute-Normandie, victime d'une image négative relative à la pollution. Je suis conscient que cela demande certains moyens financiers. Cependant, ce n'est rien par rapport à la pollution.

**Sylvie BARBIER,**  
Vice-présidente de l'Association  
« Écologie pour Le Havre »

Nous avons au Havre beaucoup à faire avec le port et nous n'avons pas parlé des grands ports maritimes se voyant attribuer des compétences environnementales nouvelles.

**Iain SHEPHERD**  
Président de Marine South East

Nous sommes ici pour parler des déversements de pétrole et des solutions permettant de résoudre ces problèmes. Mais nous voudrions ne jamais avoir à résoudre ce type de problème : c'est un véritable fléau qui ruine les collectivités. Nous devons bien sûr nous y préparer, et je pense que nous devons travailler main dans la main. Les politiques régionaux doivent faire pression sur la Commission européenne et sur l'OMI via leurs gouvernements. Pour appliquer des critères plus stricts, les marins et les officiers doivent être parfaitement formés. Mais de plus en plus, leur formation laisse à désirer. Il nous faut améliorer ces critères, en faisant pression auprès de l'industrie mais aussi des politiques et des collectivités locales. Nous devons demander à la Commission européenne de promouvoir des critères élevés.

## Sigles et abréviations

CAMIS	Channel Arc Manche Integrated Strategy (Stratégie Maritime Intégrée de l'Espace Manche)
CEDRE	Centre de Documentation, de Recherche et d'Expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux
CESER	Conseil Économique, Social et Environnemental Régional
CROSS	Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage
DDE	Direction Départementale de l'Équipement
DIRM	Direction Interrégionale de la Mer
DREAL	Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
EMDI	Espace Manche Development Initiative (Initiative pour le Développement de l'Espace Manche)
EMSA	European Maritime Safety Agency (Agence Européenne pour la Sécurité Maritime)
EUROSUR	European external border Surveillance system (Système européen de surveillance des frontières extérieures)
FIPOL	Fonds International d'Indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures
LGA	Local Government Association (Association des Collectivités Locales)
MARPOL	Marine Pollution Convention (Convention Pollution Maritime)
MCA	Maritime and Coastguard Agency (Agence britannique pour la sécurité maritime)
MRCC	Marine Rescue Co-Ordination Center (Centre de Co-ordination du Sauvetage en mer)
NUCMAR	Plan Nucléaire Maritime
OIT	Organisation Internationale du Travail
OMI	Organisation Maritime Internationale
ORSEC	Organisation de la Réponse de Sécurité Civile
PCS	Plan Communal de Sauvegarde
POLMAR	Plan Pollution Maritime. Le plan POLMAR comprend un volet marin (POLMAR Mer) et un volet terrestre (POLMAR Terre).
PPRI	Plan de Prévention des Risques Industriels
PPRN	Plan de Prévention des Risques Naturels
SIG	Système d'Information Géographique
SNSM	Société Nationale de Sauvetage en Mer
SOSREP	Secretary of State's Representative for Maritime Salvage and Intervention (Secrétaire d'État britannique en charge de la Surveillance et des Interventions maritimes)

## Annexes

Le projet CAMIS (Channel Arc Manche Integrated Strategy) .....	40
L'Arc Manche.....	42
Le Réseau opérationnel « Pollutions marines et littoral » .....	44
Vigipol, un syndicat mixte en lutte active contre les pollutions maritimes .....	46
Les démarches Infra POLMAR menées par Vigipol.....	48
La « Déclaration de Fécamp », 28 janvier 2011 .....	50

## Le projet CAMIS (Channel Arc Manche Integrated Strategy)

### CAMIS

#### Une Stratégie pour la Manche

Lancé en octobre 2009 avec le soutien du Programme INTERREG IVA France (Manche) - Angleterre, le Projet CAMIS a pour objectif de développer et mettre en œuvre une stratégie maritime intégrée dans l'espace Manche tout en stimulant des coopérations concrètes entre acteurs.

Couvrant une période de 4 ans (2009-2013), le projet rassemble 19 partenaires français et britanniques.

#### D'EMDI A CAMIS...

Développé dans le cadre du programme INTERREG IIIB Europe du Nord-Ouest, le Projet EMDI (Espace Manche Développement Initiative) a fortement contribué à la structuration de la coopération dans l'espace Manche entre 2004 et 2008 :

- Élaboration d'une vision stratégique de l'espace Manche ;
- Expérimentation d'actions de coopération dans des domaines variés ;
- Développement d'une meilleure connaissance de l'espace Manche et de ses enjeux, en particulier grâce à la mise en place d'une plate-forme commune sur Internet et la réalisation d'un atlas de l'espace Manche intitulé « Espace Manche – Un monde en Europe ».

Ce premier projet a permis de faire reconnaître l'Arc Manche comme un espace pertinent de coopération à l'échelle européenne. Il a mis également en évidence la possibilité pour l'espace Manche de se positionner comme bassin maritime d'expérimentation de la politique maritime intégrée promue par la Commission européenne.

Approuvé en juin 2009, le Projet CAMIS (Channel Arc Manche Integrated Strategy) a pour ambition de concrétiser ce positionnement tout en prenant en compte les récents développements des politiques nationales et européennes.

#### LA STRATEGIE DU PROJET CAMIS

La stratégie du Projet CAMIS s'articule autour de quatre axes :

- Mettre en place les conditions d'un développement concerté et durable de l'espace Manche
- Tester des outils et des instances de gouvernance maritime
- Fédérer et articuler les initiatives structurantes à l'échelle du bassin maritime
- S'inscrire dans les stratégies européennes et nationales

Pour atteindre ces objectifs, le projet s'appuiera sur les autres projets visant à développer une connaissance scientifique (projet CHARM) ou des stratégies sectorielles à l'échelle de l'espace Manche (ports et transport, sécurité maritime...).

Il appréhendera l'espace Manche dans sa globalité, tout en considérant ses interactions avec l'espace Atlantique et l'espace de la Mer du Nord.

#### LES AXES DU PROJET CAMIS

##### Gouvernance maritime

**Développer un cadre pour la gouvernance maritime de l'espace Manche :**

- Élaboration d'un document de « Stratégie maritime intégrée de l'espace Manche », analysant les enjeux actuels et futurs et définissant des actions à mener à court et à long terme.
- Mise en place d'un « Forum de la Manche » annuel associant les différents acteurs concernés par le développement et la gestion du bassin de la Manche

##### Centre de Ressources de l'espace Manche

**Améliorer la connaissance sur l'espace Manche et mutualiser les informations disponibles :**

- Mise en place d'un site internet qui servirait à la fois de plateforme d'information sur l'espace Manche à destination des acteurs et du grand public mais aussi d'outil d'aide à la décision.
- Développement d'un atlas électronique
- Constitution d'un « Comité scientifique de l'espace Manche »
- Création d'une base de données des acteurs, des projets et des outils de connaissance (atlas, observatoires)

## ■ Formation professionnelle

**Échanger des bonnes pratiques et développer des projets de coopération en matière de formation professionnelle.**

## ■ Innovation et clusters maritimes

**Échanger des bonnes pratiques en matière de soutien à l'innovation et étudier les opportunités de clusters franco-britanniques dans 4 secteurs d'activités :**

- Énergies marines renouvelables
- Nautisme et plaisance
- Gestion durable des opérations portuaires
- Gestion des écosystèmes marins

## ■ Transport maritime et intermodalité

**Améliorer le transport maritime et l'intermodalité dans l'espace Manche :**

- Étude sur les infrastructures et les flux de transport actuels et futurs dans l'espace Manche
- Élaboration d'une vision commune et formulation de recommandations

## ■ Sécurité maritime

**Améliorer la gestion du risque de pollution maritime par les collectivités locales :**

- Étude sur les risques de pollution maritime dans l'espace Manche
- Actions de sensibilisation des collectivités locales et constitution d'un réseau franco-britannique
- Formulation de recommandations conjointes et lobbying

## 19 partenaires partageant une même vision et des objectifs communs

Région Haute-Normandie (chef de file)  
West Sussex County Council  
Région Bretagne  
Cornwall Council  
Région Basse-Normandie  
Devon County Council  
Région Picardie  
Kent County Council  
CRITT Transport et Logistique  
Région Nord-Pas de Calais  
Université de Caen – Basse-Normandie  
Marine South East  
IFREMER Boulogne  
South East England Development Agency (SEEDA)  
Bretagne Prospective  
University of Chichester  
VIGIPOL  
Hampshire County Council  
CNRS – Délégation Normandie

# L'Arc Manche



L'Arc Manche,  
un espace partagé,  
un avenir concerté



## L'Assemblée des Régions de l'Arc Manche

Constituée des 5 régions françaises<sup>1</sup> et de 7 collectivités locales britanniques<sup>2</sup> qui bordent la Manche, l'Assemblée des

Régions de l'Arc Manche est une instance de concertation, de réflexion et de proposition qui s'est fixé deux grands objectifs :

- démontrer l'intérêt et la spécificité de l'Arc Manche comme **espace cohérent de coopération en Europe** ;
- **renforcer les partenariats au sein de l'Arc Manche** à travers l'élaboration de projets communs, à différentes échelles et entre différents acteurs.

Le Président et le Vice-président

de l'Assemblée des Régions de l'Arc Manche sont élus pour deux ans (Français et Britannique et vice-versa).

Chaque année, l'Assemblée organise une **Conférence de l'Arc Manche**, lieu privilégié d'échanges et de débats de tous les acteurs concernés par les coopérations franco-britanniques et par les objectifs de l'Assemblée Arc Manche.

1. Région Nord-Pas-de-Calais, Région Picardie, Région Haute-Normandie, Région Basse-Normandie, Région Bretagne  
2. Kent County Council, Brighton & Hove City Council, West Sussex County Council, Hampshire County Council, Southampton City Council, East Sussex County Council, Isle of Wight Council.

## CONTACTS

### Secrétariat Arc Manche

Région Haute-Normandie	West Sussex County Council
Hôtel de Région 5, rue Robert Schuman BP 1129 76174 Rouen cedex 1 France Tél. 0033 (0) 235 52 56 96 Fax 0033 (0) 235 52 57 65 arc-manche@cr-haute-normandie.fr	County Hall Chichester West Sussex PO19 1RQ United Kingdom Tél. 0044 (0) 1243 756695 Fax 0044 (0) 1243 777697 europe-office@westsussex.gov.uk

[www.arcmanche.com](http://www.arcmanche.com)



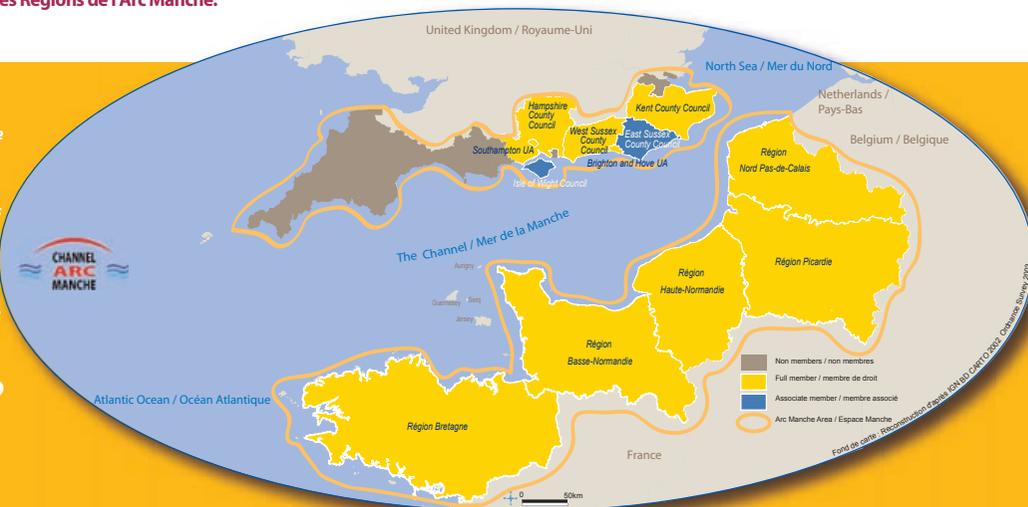


## L'Arc Manche, entité géographique et politique en Europe

L'Arc Manche, c'est l'espace géographique qui comprend l'ensemble des territoires français et britanniques de la Manche. Depuis 2003, l'Arc Manche est aussi un projet politique, renforcé par la création en octobre 2005 de l'Assemblée des Régions de l'Arc Manche.

“ Les grandes questions de ce monde n'ont généralement que faire des limites administratives et des frontières : il faut des espaces pertinents pour mener nos politiques et apporter les réponses. L'Arc Manche en est un exemple moderne. ”

Alain Le Vern et Brad Watson, respectivement président et vice-président de l'Assemblée des Régions de l'Arc Manche



## Pourquoi l'Arc Manche ?

Bassin maritime européen parmi les plus fréquentés du globe, la Manche porte en elle de fortes spécificités :

- une porte d'entrée-sortie de l'Union européenne ;
- une fonction de canal maritime entre l'Atlantique, la mer du Nord et la Baltique ;
- une juxtaposition d'activités économiques, logistiques et environnementales entraînant une concentration d'opportunités et de risques maritimes ;
- des flux considérables de personnes et de marchandises ;
- un espace d'intégration et d'échanges franco-britannique et européen.

## Des enjeux partagés

Transport, développement portuaire et sécurité maritime, innovation, préservation des milieux naturels et du littoral, valorisation de la Manche

en Europe, conciliation des intérêts économiques et environnementaux, tels sont quelques-uns des enjeux qui mobilisent les acteurs de l'Arc Manche.

## Des actions, des projets

Signe d'une reconnaissance européenne, l'Assemblée de Régions de l'Arc Manche a œuvré avec succès pour que toute la zone Arc Manche soit éligible au(x) futur(s) programme(s) européen(s) de coopération transfrontalière, dont l'objectif est de promouvoir et accompagner des projets communs par delà les frontières.

L'Assemblée est également engagée dans le débat sur le développement d'une politique maritime européenne intégrée en raison de l'importance des enjeux des deux côtés de la Manche. Le projet « Espace Manche Development Initiative » (EMDI) est la principale action actuellement en cours (2004-2007). Il a pour objectif de renforcer la coopération franco-britannique autour de la

Manche et comprend la création d'une base de données sur la zone (informations, statistiques, cartes...), la réalisation d'une vision stratégique et la mise en place d'actions pilotes dans 5 domaines : tourisme, sécurité maritime et intermodalité des transports, pêche et ressources halieutiques, recherche et développement, gestion intégrée des zones côtières. Pour en savoir plus : [www.emdi.certic.unicaen.fr](http://www.emdi.certic.unicaen.fr)



## L'Arc Manche en quelques chiffres

- ▶ 5 500 km de côtes
- ▶ 19 220 000 habitants en 2002 dont 7 162 000 du côté britannique et 12 058 000 du côté français
- ▶ 395 200 millions d'euros de PIB en 2002
- ▶ 33,8 millions de touristes en 2004
- ▶ 500 à 600 bateaux circulant quotidiennement
- ▶ 1 000 mouvements de bateaux de pêche enregistrés chaque jour
- ▶ 275 millions de tonnes de produits dangereux circulant chaque année

## Le Réseau opérationnel « Pollutions marines et littoral »



Conservatoire  
du littoral

### Réseau opérationnel « Pollutions marines et littoral »

#### Contexte

##### « Anticiper et minimiser les impacts »

La Manche constitue aujourd'hui une voie de navigation parmi les plus fréquentées au monde, 20% du trafic maritime mondial transite par le rail de navigation des Casquets et expose le littoral normand aux risques de pollutions accidentelles. Les derniers épisodes de pollution marine sur les côtes françaises ont attiré l'attention sur la vulnérabilité du patrimoine naturel et les difficultés rencontrées lors de la mise en œuvre d'action nécessaires à sa protection et sa restauration. La nécessité d'être bien préparé afin d'anticiper et minimiser les impacts négatifs de ces événements sur les habitats naturels et les espèces associées est aussi apparue.



##### « La constitution d'un réseau de correspondants »

Devant ce constat et au terme de trois années de travail sur la problématique des pollutions marines, qui a notamment conduit à la production d'un état de référence du patrimoine naturel en Normandie, la délégation Normandie du Conservatoire du littoral a proposé la mise en place du réseau « Pollutions marines et littoral » composé de correspondants « patrimoine naturel » et « technique » sur le littoral normand.

#### Les objectifs

##### « Couvrir des missions en appui aux collectivités et à l'Etat »

Les missions confiées au réseau dans sa globalité s'articulent autour de trois thématiques :

- o Participation à une **Vigilance du littoral** (en complément des dispositifs d'alerte actuels type CROSS, sémaphores, référents POLMAR...) et diffusion de l'alerte en cas de pollution marine avérée
- o **Reconnaissance opérationnelle de la pollution** aux côtés de services de secours (SDIS) et élus, permettant de cerner précisément l'ampleur de la pollution, les milieux naturels touchés et les possibilités d'action d'urgence au regard de la sensibilité du littoral
- o **Conseil à la dépollution** lié à une capacité d'expertise sur les milieux naturels dans la gestion de crise auprès des collectivités locales (nettoyage adapté, restauration,...), décideurs et acteurs de l'antipollution, pouvant passer par leur sollicitation dans des cellules de crises locales ou sur le terrain.

### La constitution du réseau

#### « Des correspondants « patrimoine naturel » et « techniques » »



Le réseau « *Pollutions marines et littoral* » réunit des agents de terrain présents de manière régulière sur le littoral et allie deux types de compétences : les compétences liées à l'expertise et la gestion du milieu littoral et les compétences techniques issues des collectivités territoriales liées à la connaissance et la mise en œuvre des moyens à mobiliser en cas de pollution. Il permet ainsi d'allier connaissance du littoral et moyens techniques disponibles et d'assurer l'échange entre le réseau, les élus locaux et l'Etat.

##### ➤ Pôle patrimoine naturel

Le pôle « patrimoine naturel » s'appuie sur les agents du Conservatoire et de ses partenaires (SyMEL, Syndicat Mixte Espaces Littoraux de la Manche et SMCLLEN, Syndicat Mixte Calvados Littoral Espaces Naturels). Les conservateurs des Réserves naturelles nationales sur le littoral, sont également associés pour leurs compétences. Ces correspondants sont déjà organisés en réseau et liés à des secteurs littoraux spécifiques.



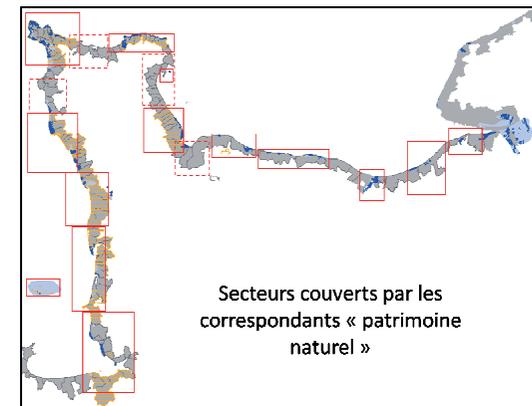
##### ➤ Pôle technique

Le pôle technique rassemble des correspondants issus de collectivités territoriales, de différentes fonctions. Il compte des agents techniques communaux ou intercommunaux, des élus référents, des gardes de rivière, etc. Les correspondants « technique » apportent leurs connaissances en ce qui concerne la disponibilité des moyens à mobiliser en cas de pollution.

La section régionale de conchyliculture Manche Mer du Nord fait également partie du réseau normand. L'activité professionnelle de ses membres sur l'estran leur donne une expertise en ce qui concerne les activités conchylicoles, leur vulnérabilité et les moyens disponibles sur sites.

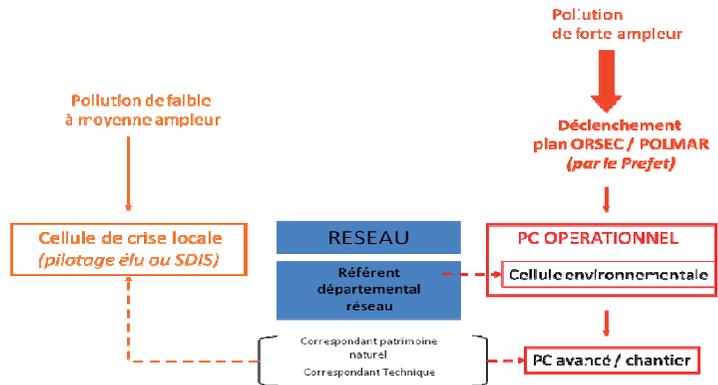
#### « Un travail en binômes par secteur »

Correspondants « technique » et « patrimoine naturel » travailleront en binôme pour une meilleure coordination des actions et une optimisation de la réponse en cas de pollution. Ces binômes seront constitués dans chacun des secteurs couverts par le réseau. Ces secteurs ont été déterminés en fonction des zones d'activités des correspondants « patrimoine naturel » sur le littoral.



Secteurs couverts par les  
correspondants « patrimoine  
naturel »

# L'intégration du réseau au dispositif existant



# Le rôle du Conservatoire

« Une animation nécessaire »

Le Conservatoire du littoral s'engage à :

- o **Mettre à jour** les correspondants du réseau
- o **Assurer le lien** entre les correspondants et veiller à la bonne circulation de l'information en appui des référents départementaux
- o **Former les correspondants** sur la thématique des pollutions marines (connaissance, enjeu ...) et sur la prise en compte des enjeux écologiques par des sessions de formation
- o **Réunir annuellement le réseau** pour faire le bilan de l'année passée et donner des éléments nouveaux en formation

# Une formation annuelle

« Des sessions de formation régulières »

Des sessions de formation sont organisées par le Conservatoire à destination des correspondants du réseau. Elles ont lieu une fois par an, afin de former les nouveaux membres du réseau mais aussi d'actualiser les connaissances de tous les acteurs. Ces formations sur la thématique des pollutions marines sont organisées en partenariat avec le Cèdre (Centre de Documentation, de Recherche et d'Expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux) de Brest, expert sur ce thème. Au cours de ces sessions les correspondants sont formés aux techniques d'alerte et de reconnaissance des pollutions marines à travers des exposés théoriques mais aussi des exercices pratiques sur le terrain.



# La création d'outils

« Un site internet »

Parallèlement à la mise en place de ce réseau, un certain nombre d'outils a été créé afin d'être mis à la disposition des acteurs du réseau. L'état de référence produit a été assorti de cartes du littoral comprenant toutes les informations concernant la vulnérabilité du patrimoine et la présence d'habitats d'intérêt patrimonial. Un site internet dédié a été construit, [www.pollutions-marines-normandie.fr](http://www.pollutions-marines-normandie.fr), sur lequel les cartes sont à la disposition des collectivités.



« Des fiches secteurs »

De plus, des fiches secteurs ont été créées par le Conservatoire, comportant des cartes des secteurs concernés ainsi que les coordonnées des personnes à contacter en cas de crise, constituant des outils pleinement opérationnels.



# Des partenariats

L'officialisation des partenariats entre le Conservatoire et les différents contributeurs passe par l'établissement puis la signature d'une charte entre les 2 parties, chacune s'engageant à remplir certaines conditions.

Implication du contributeur	Implication du Conservatoire
<ul style="list-style-type: none"> <li>o Participation d'un agent référent au réseau</li> <li>o Rôles des correspondants</li> <li>o Participation aux réunions annuelles du réseau</li> <li>o Participation à l'actualisation de l'état de référence</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>o Mise à disposition de l'état de référence</li> <li>o Gestion du lien entre le réseau et les services de l'Etat</li> <li>o Animation et formation du réseau en contexte hors crise</li> </ul>

# Vigipol, un syndicat mixte en lutte active contre les pollutions maritimes



## Amélioration de la sécurité maritime

Vigipol mène un travail de lobbying auprès de multiples instances, du local à l'international, afin de faire évoluer la législation liée au transport maritime. Le syndicat mixte est force de proposition sur l'analyse des risques, la préparation à la gestion des pollutions et leur indemnisation.

**Le projet européen CAMIS** (Interreg IVA France - Manche - Angleterre) regroupe 5 comtés britanniques et les 5 régions françaises qui bordent la Manche, de la Bretagne au Nord-Pas de Calais. CAMIS a pour objet d'établir une coopération autour des problématiques spécifiques de l'espace Manche, notamment celle de la sécurité maritime. Vigipol travaille dans ce cadre sur la préparation à la gestion des pollutions et à l'évolution de la réglementation.

### ACTIONS DÉJÀ MENÉES PAR VIGIPOLET

#### OBJECTIFS ATTEINTS

- participation à des colloques et des congrès nationaux et internationaux
- participation au programme européen EMDI (Espace Manche Development Initiative)
- contribution :
  - à la détection des rejets illicites par surveillance nocturne et satellitaire
  - au renforcement de la législation européenne avec l'adoption des paquets Erika 1, 2 et 3

### ACTIONS EN COURS

- contribution à l'élargissement de la reconnaissance du préjudice écologique
- participation au projet européen CAMIS (Channel Arc Manche Integrated Strategy)

### ACTIONS À VENIR ET OBJECTIFS À ATTEINDRE

- poursuite du lobbying
- renforcement de la législation européenne et internationale



## Sensibilisation des collectivités littorales sur l'intérêt du regroupement

Les actions menées par Vigipol ne peuvent l'être que dans la durée. Sans organisation, aucune action n'est possible sur le long terme. C'est pourquoi les élus des communes de Bretagne nord se sont rassemblés dans une structure dotée d'un bureau et d'une équipe opérationnelle de permanents.

La similarité des problématiques rencontrées par d'autres régions littorales face aux pollutions maritimes incite Vigipol à promouvoir le regroupement de ces collectivités à une échelle plus large.

### ACTIONS DÉJÀ MENÉES PAR VIGIPOLET

#### OBJECTIFS ATTEINTS

- échanges de bonnes pratiques avec le Prince William Sound RCAC (Regional Citizens Advisory Council) d'Alaska depuis la catastrophe de l'Exxon Valdez en 1989
- création du Syndicat mixte de protection du littoral

landais suite au naufrage du *Prestige* en 2003

- échanges de bonnes pratiques avec l'Office de l'Environnement de la Corse

### ACTIONS EN COURS

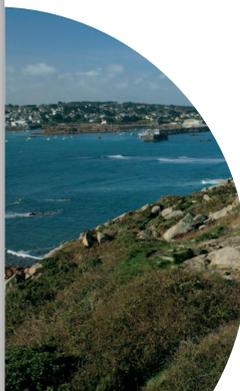
- développement d'un partenariat concret avec les régions françaises participant au projet

européen CAMIS

- réflexion sur la mise en œuvre d'une fédération des collectivités du littoral Manche - mer du Nord

### ACTIONS À PRÉVOIR ET OBJECTIFS À ATTEINDRE

- création d'une fédération nationale des collectivités littorales sous une forme institutionnelle à définir



Vigipol

# Vigipol

## Un syndicat mixte en lutte active contre les pollutions maritimes

Constitué après la catastrophe de l'*Amoco Cadiz* (mars 1978), Vigipol rassemble, en 2010, 108 communes littorales du nord de la Bretagne, les départements des Côtes d'Armor, du Finistère et de la Manche et la région Bretagne.

Vigipol représente les populations riveraines exposées aux risques liés au trafic maritime, agit en leur nom contre les auteurs de pollutions maritimes, pour la mise en place de politiques de prévention, et prépare les communes à la gestion de crise.

Chaque collectivité adhérente verse une cotisation proportionnelle à sa population. Vigipol est ainsi financièrement indépendant de l'État et des sociétés privées.

Vigipol - 1 rue Claude Chappe - 22300 Lannion - France - + 33 (0)2 96 15 84 90 - www.vigipol.com

Directeur de la publication : Joël Le Jeune - Rédaction : Compagnie des écritures - Impression : Imprimerie de Bretagne  
Crédits photographiques : Marine nationale (Johann Guivarch, Johann Peschel, Vanessa Elisabeth, M. Randrianasolo), F. Bertholino, Trégor Vidéo, Fotollia



## Un contexte mondial à haut risque

### UN TRAFIC MONDIAL EN PLEINE EXPANSION

Le transport maritime ne cesse de s'intensifier en raison de son coût faible et décroissant. Plus de 70 % du fret mondial est aujourd'hui transporté par voie maritime. Le trafic a augmenté de 50 % entre 2002 et 2007, générant une augmentation bien plus grande des incidents constatés : au niveau mondial, le nombre d'« incidents sérieux » a augmenté de 270 % sur la période 1997-2007. Les pertes de cargaison notamment ont fait un bond de 40 % en 2006, ce qui représente 715 000 tonnes de marchandises tombées à la mer en une année (*Lloyd's List*, 2008). Avec la densification du trafic maritime, le nombre d'accidents devrait croître encore dans les années à venir tandis que l'ouverture de nouvelles routes via l'Arctique modifie la géographie du transport maritime, recomposant ainsi la localisation des risques.

Au large de la Bretagne circule 25 % du trafic maritime mondial pour approvisionner l'Europe. La Manche est une des routes maritimes les plus fréquentées au monde avec une moyenne de 183 navires par jour (*Traffic 2000, 2010*). En 2007, plus de 357 millions de tonnes de produits dangereux y ont transité, soit près de 98 000 tonnes par jour.

### DES RISQUES TOUJOURS MENAÇANTS, ET DE NOUVEAUX RISQUES

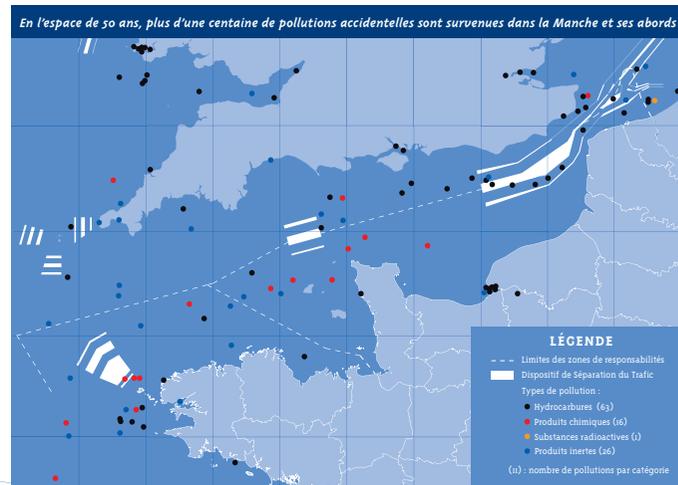
Non seulement la probabilité d'accident augmente mais la nature des pollutions se diversifie. Des années 1950 aux années 1970, le trafic maritime pétrolier s'est développé selon une course au gigantisme des navires jusqu'à ce que les crises pétrolières, les marées noires et les contraintes logistiques conduisent à l'érosion de ce modèle. Les pollutions par hydrocarbures ont aujourd'hui baissé en nombre et en ampleur. Cependant, depuis les années 1990, la conteneurisation emprunte cette même voie du gigantisme. Très variées, les marchandises transportées par conteneurs comptent nombre de produits dangereux. De fait, la menace n'est plus uniquement constituée de pollutions par hydrocarbures, mais aussi de produits chimiques multiples pouvant interagir entre eux et de produits inertes moins dangereux mais entraînant de nouvelles contraintes en termes de gestion. Depuis 50 ans, la Manche - mer du Nord a été largement le théâtre de la matérialisation de ces risques (cf. carte).

Si les pollutions par hydrocarbures génèrent des dommages environnementaux et économiques, les pollutions par substances dangereuses ajoutent un risque pour la santé des populations. Les pertes de conteneurs en mer constituent en outre des obstacles à la navigation susceptibles de provoquer des collisions avec les autres navires. Ainsi la nature du risque a changé, il est devenu plus varié et plus complexe.

### L'ANALYSE DES RISQUES

Face à cette montée du risque de pollution, une politique de prévention efficace s'avère encore plus nécessaire, tout autant qu'une préparation des instances publiques et privées à la gestion de crise.

Appliquée au littoral français, l'analyse des risques définit des zones plus ou moins sensibles : la façade Manche - mer du Nord, le secteur nord Atlantique, la partie centrale de la côte méditerranéenne et le sud de la Corse sont confrontés à un risque de pollution maritime élevé ou très élevé.



## Les actions de Vigipol

### Préparation des collectivités littorales à la gestion de crise : la démarche Infra POLMAR

Les démarches Infra POLMAR menées par Vigipol sur la côte nord de la Bretagne depuis 2005 permettent aux communes d'élaborer le volet maritime des plans communaux de sauvegarde comprenant :

- les procédures à mettre en œuvre en cas de pollution (alerte, chaîne de commandement, solidarité intercommunale, techniques de nettoyage, communication, gestion des déchets, etc.)
- le recensement des moyens humains et matériels disponibles
- un annuaire de crise
- une cartographie opérationnelle

Au-delà de l'élaboration de ce plan de secours, la démarche Infra POLMAR comprend la formation des acteurs, des exercices de mise en situation, et l'entretien de la vigilance par réactualisation régulière des données et révision du plan.

### ACTIONS DÉJÀ MENÉES PAR VIGIPOL ET OBJECTIFS ATTEINTS

- initiative pilote en 2005-2006 sur la Communauté de communes du Pays Léonard (39)
- sensibilisation des élus du littoral nord de la Bretagne
- reconnaissance par l'État des actions menées par Vigipol
- reconnaissance des collectivités territoriales dans les plans POLMAR Terre

### ACTIONS EN COURS

- accompagnement des communes sur les secteurs les plus à risques du littoral nord de la Bretagne
- mise en place de partenariats avec les préfetures des Côtes

Vigipol s'assure de la bonne articulation des plans Infra POLMAR avec le dispositif ORSEC. À cet effet, des partenariats sont noués entre Vigipol et les autres acteurs : départements, régions, État, Europe, experts, associations environnementales, compagnies pétrolières, sociétés de dépollution, etc.

d'Armor et du Finistère et les SDIS (Services Départementaux d'Incendie et de Secours)

- travail avec les services de l'État sur la révision des plans POLMAR

### ACTIONS À VENIR

- généralisation de la démarche Infra POLMAR sur l'ensemble du littoral breton
- développement d'une préparation analogue sur toute la façade Manche - mer du Nord
- validation de l'articulation Infra POLMAR / POLMAR dans la réglementation nationale

## Actions en justice

Représentant légitime des populations riveraines, Vigipol est un syndicat mixte habilité à se porter partie civile au nom des communes littorales polluées afin de poursuivre en justice les responsables de pollutions accidentelles ou volontaires.

### ACTIONS DÉJÀ MENÉES PAR VIGIPOL ET OBJECTIFS ATTEINTS

- condamnation historique du groupe Amoco suite au naufrage de l'Amoco Cadiz
- contribution :
  - au durcissement des sanctions pénales
  - à la reconnaissance du préjudice écologique (procès Erika)
  - à l'amélioration de la surveillance du trafic
  - à la diminution des infractions constatées en Manche et Atlantique

### ACTIONS EN COURS

- procès Erika et Prestige
- participation au projet européen ARCOPO (Atlantic Regions' Coastal Pollution)

### ACTIONS À VENIR ET OBJECTIFS À ATTEINDRE

- poursuite des actions en justice
- demande d'une surveillance accrue et mise en place d'une politique répressive sur l'ensemble des zones maritimes européennes

Le projet européen ARCOPO (Interreg IVB Espace Atlantique) vise l'amélioration des capacités de prévention et d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures, de substances nocives et potentiellement dangereuses ou de matières inertes. Le Portugal, l'Espagne, l'Irlande, le Royaume-Uni et la France participent à ce projet de coopération transnationale. Vigipol travaille dans ce cadre à l'harmonisation des procédures et méthodes de calcul des indemnisations.

Depuis 2003, Vigipol s'est constitué partie civile dans 45 affaires de flagrants délits de rejet illicites d'hydrocarbures en zone Manche et Atlantique. Ces actions ont porté leurs fruits : seuls 4 flagrants délits ont été constatés en 2008, 1 seul en 2009 et aucun en 2010.

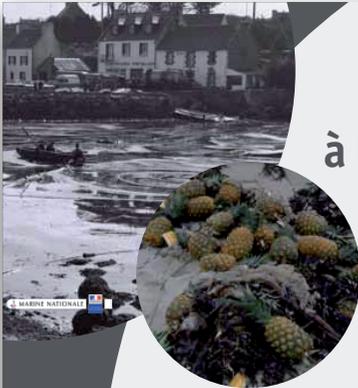
## Les démarches Infra POLMAR menées par Vigipol

### RÉPARTITION DES COMPÉTENCES

La gestion des pollutions en mer relève du préfet maritime. La gestion à terre incombe conjointement au maire et au préfet de département. La responsabilité de la mise en œuvre des moyens de lutte varie en fonction de l'ampleur de la pollution. Le dispositif ORSEC POLMAR n'est activé par le préfet qu'en cas de pollution d'ampleur exceptionnelle. Il dirige et coordonne alors l'ensemble des actions menées par les services de l'État et par les maires. La gestion des pollutions de moindre ampleur revient au maire sur le territoire de sa commune, en raison de son pouvoir de police général.

### FONDEMENT DE L'EXPÉRIENCE DE VIGIPOL

Depuis 30 ans, le syndicat mixte défend les intérêts des collectivités littorales au travers d'actions en justice (*Amoco Cadiz*, rejets illicites) pour faire reconnaître les responsabilités des pollueurs et indemniser les victimes, ce qui a permis d'asseoir la légitimité de Vigipol dans le domaine judiciaire. Au début des années 2000, Vigipol a considéré que sa connaissance du fonctionnement des collectivités locales et de leurs besoins lui permettait de les assister également pour gérer une pollution maritime. La pollution du *Prestige*, qui a atteint les côtes nord de la Bretagne au printemps 2003, a conforté cette conviction et conduit Vigipol à développer des outils pour atteindre cet objectif, d'où l'expérience pilote menée au sein de la Communauté de Communes du Pays Léonard (29) en 2005-2006. La pollution du *MSC Napoli* en janvier 2007 convainc définitivement les élus locaux de l'utilité d'une telle initiative. Les démarches Infra POLMAR sont depuis développées par Vigipol sur plusieurs intercommunalités.



# Pourquoi se préparer à la gestion d'une pollution maritime ?

## Parce que le contexte réglementaire a changé

### L'organisation locale de la sécurité civile

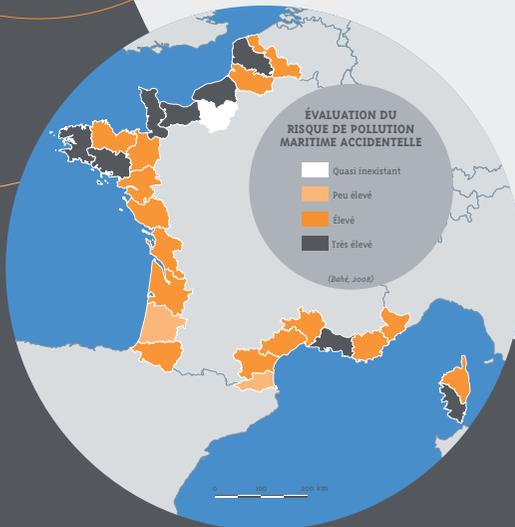
La loi du 13 août 2004, de modernisation de la sécurité civile instaure, entre autres, la notion de plan communal de sauvegarde (PCS) afin de préparer la réponse des communes aux risques naturels et technologiques. Le PCS doit être compatible avec le dispositif ORSEC départemental. Il est obligatoire pour les communes soumises à un ou plusieurs risques majeurs et dotées d'un Plan de Prévention des Risques Naturels (PPRN) ou comprises dans le champ d'un Plan Particulier d'Intervention (PPI). Nombre de communes littorales n'entrent pas dans ce cadre et sont donc dépourvues de plan de secours. La démarche Infra POLMAR correspond au volet « Lutte contre les pollutions maritimes » du PCS lorsque celui-ci existe ou fonctionne de manière autonome dans le cas contraire.

### Vers une meilleure coordination des moyens de l'État et des collectivités territoriales

Si le maire demeure l'interlocuteur privilégié des services de l'État, d'autres échelons de collectivités territoriales participent désormais à la gestion d'une pollution. Les intercommunalités jouent un rôle croissant par le transfert de compétences et les moyens qui en découlent. Par ailleurs, la loi de décentralisation de 2004, a transféré les moyens du service routier des DDE aux départements, leur conférant ainsi un rôle de fait dans le dispositif POLMAR bien que celui-ci ne soit pas clairement défini dans la réglementation. Promouvoir la préparation des communes littorales à la gestion des pollutions maritimes ne revient pas à entériner le désengagement de l'État mais bien plutôt à organiser ce qui relève de la responsabilité de chacun et à veiller au bon respect des prérogatives État/collectivités locales. L'État n'ayant plus de moyens suffisants à déployer en cas de pollution majeure, les moyens des collectivités seront forcément réquisitionnés.

## Parce que le littoral breton est fortement exposé au risque

Le littoral français est inégalement exposé au risque de pollution maritime. La combinaison de facteurs liés au trafic maritime (voies de navigation, densité du trafic, conditions météo, etc.) avec les enjeux physiques, écologiques et économiques pouvant être altérés par une pollution détermine le degré d'exposition au risque de pollution maritime des départements littoraux (cf. carte). La Bretagne et l'ensemble de la façade de la Manche - mer du Nord constituent une zone très fortement exposée où la préparation devrait être une priorité.



## L'ACCOMPAGNEMENT DES COMMUNES

Le rôle de Vigipol est d'accompagner les collectivités dans l'adaptation de la méthodologie générale aux spécificités de chaque territoire et de permettre ainsi aux acteurs locaux de s'approprier les outils opérationnels. Disposer d'une planification efficace constitue un préalable essentiel mais ne suffit pas. L'instauration d'une véritable culture de gestion des risques et des crises auprès des autorités locales est en effet indispensable, au-delà des seules réalisations et mise à jour du plan de secours. Cela passe par un entretien régulier de la vigilance, au travers de retours d'expérience, de formations et d'exercices de crise.

## Pour limiter les conséquences d'une pollution

Nombre de paramètres ne sont pas maîtrisables. Le contexte politique, la période de l'année à laquelle survient la pollution, l'influence des médias, l'éventuel manque d'expérience des élus concernés constituent autant de facteurs susceptibles d'aggraver une situation déjà difficile. En conséquence, la connaissance fine des risques, des techniques de lutte anti-pollution, des responsabilités des différents acteurs, des renforts mobilisables et des expériences passées permet de préparer efficacement les collectivités littorales à limiter la gravité d'une pollution et ses conséquences pour la population, le milieu naturel et les activités. En outre, quand l'auteur de la pollution est identifié et solvable, se préparer permet de faciliter l'obtention d'une meilleure indemnisation des préjudices par l'harmonisation des procédures.

## VERS UNE SYNERGIE DES ACTEURS

En cas de pollution, la recherche de cohérence et de complémentarité entre tous les acteurs s'avère cruciale. Par la mise en place de partenariats, Vigipol vise à améliorer les échanges entre les différents interlocuteurs des collectivités locales : préfetures, SDIS (Services Départementaux d'Incendie et de Secours), conseils généraux, gendarmerie, SNSM (Société Nationale des Sauveteurs en Mer), avec la Région dans le cadre du PREDD (Plan Régional d'Élimination des Déchets Dangereux). Vigipol travaille avec les services de l'État sur la révision du dispositif ORSEC POLMAR, en particulier sur le rôle des collectivités et l'articulation entre les prérogatives inhérentes au POLMAR et à l'Infra POLMAR.

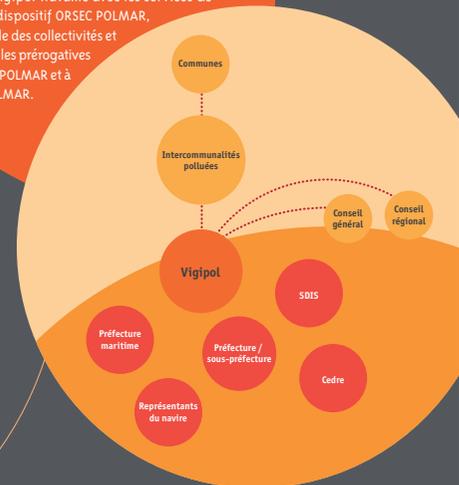
## RÔLE DE VIGIPOL

### DANS LA PHASE DE PRÉPARATION

- définition de la méthodologie
- animation du groupe de travail et rédaction des documents opérationnels
- mise en place de partenariats avec les autres acteurs
- organisation et animation des formations théoriques (couplées à une formation pratique aux techniques de lutte anti-pollution dispensée par le Cedre)
- animation des exercices de crise

### EN CAS DE POLLUTION

- conseil aux collectivités sur les aspects opérationnels, juridiques et financiers
- liaison entre les intercommunalités polluées
- interface avec la préfecture : analyse du risque, remontée des besoins des communes, recherche de moyens humains, matériels et financiers complémentaires
- interface avec les autres acteurs : SDIS, gendarmes, Cedre, etc.
- négociations avec les représentants du navire



## Pollutions maritimes accidentelles et collectivités locales

### Déclaration Commune

28 JANVIER 2011 – FECAMP, HAUTE-NORMANDIE

La Manche, axe majeur du système de transport européen, est l'un des espaces maritimes les plus fréquentés du monde. On y dénombre le passage de près de 500 navires de plus de 300 tonnes de marchandises en moyenne par jour (soit un navire toutes les trois minutes) et de nombreuses rotations transmanches destinées à la traversée de marchandises et de passagers. A ces navigations, s'additionnent celles relatives aux activités de pêche (près de 4 000 navires de pêche en activité, des flottilles d'origine française, britannique ou d'autres pays), et de plaisance (350 000 immatriculations à parité entre la France et la Grande-Bretagne). L'activité maritime en Manche est importante ; elle est particulièrement intense au niveau du Déroit du Pas-de-Calais, et elle continue de s'accroître. À cela s'ajoute le développement d'autres usages de l'espace maritime : exploitation des fonds marins, énergie marine. Cependant, en dépit de l'intensité de ces activités, peu de pollutions maritimes accidentelles d'envergure ont heureusement

été déplorées en Manche. Il convient également de considérer l'ensemble des rejets illicites parmi les sources de pollution maritime du littoral français et britannique de la Manche, même si leur nombre a diminué ces dernières années grâce à la politique de prévention et de répression menée en France et au Royaume Uni.

Face à l'ensemble de ces risques, peu de collectivités locales du littoral de la Manche sont aujourd'hui suffisamment préparées à faire face ou réagir en cas de pollution maritime. Rappelons qu'en France, la gestion des opérations de lutte à terre est partagée entre le Préfet et le Maire en fonction de l'ampleur de la pollution et que les Départements et Régions sont le plus souvent amenés à apporter leur soutien matériel et/ou financier.

N'ayant pas eu à faire face à une pollution maritime sur leurs territoires, excepté en Bretagne, la plupart des communes, ou des groupements de communes de la Manche, ne disposent pas de plans communaux de sauvegarde, de programme de formation de leurs élus et personnels, d'une gestion

adaptée des matériels susceptibles d'être mobilisés en cas de pollution, ou d'une connaissance suffisante des procédures de demande de réparation des préjudices.

Partageant ce constat, les représentants du Syndicat mixte de protection du littoral breton Vigipol, du Syndicat Mixte de la Côte d'Opale, de la Région Nord-Pas-de-Calais, de la Région Picardie, de la Région Basse-Normandie, de la Région Bretagne et de la Région Haute-Normandie réunis à Fécamp, décident de 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.

Exercée dans le cadre de leurs compétences et dans le contexte de la mise en œuvre d'une politique maritime européenne qu'ils appellent de leurs vœux, ils souhaitent que cette coopération renforcée soit menée en partenariat avec les autres acteurs concernés par la protection du littoral de la Manche, et porte sur des

échanges d'information et des actions conjointes visant à promouvoir :

- l'information des élus du littoral de la Manche sur les risques de pollutions maritimes et les moyens de s'y préparer dans les meilleures conditions,
- la formation des élus locaux et des personnels,
- la défense des intérêts des collectivités locales victimes de pollutions maritimes,
- l'association des collectivités locales à l'organisation des moyens de lutte contre les pollutions,
- la poursuite d'un travail commun entre représentants des collectivités locales et des États sur les risques, la prévention et la gestion des pollutions maritimes,
- la coopération franco-britannique à l'échelle de la Manche sur la sécurité maritime, la prévention et la gestion des pollutions maritimes,
- toute action contribuant à améliorer la capacité d'intervention coordonnée des collectivités locales et organisations maritimes.

Vigipol



Syndicat Mixte  
de la Côte d'Opale  
Ardennes - Boulonnais - Calvados - Cotentin - Normandie







5, rue Schuman - BP 1129  
76 174 Rouen Cedex 1  
France  
Tél. : +33 (0)2 35 52 56 96  
Fax : +33 (0)2 35 52 57 65  
contact@camis.arcmanche.eu

<http://camis.arcmanche.eu>



Ce projet a été sélectionné dans le cadre du programme européen de coopération transfrontalière Interreg IVA France (Manche)-Angleterre, co-financé par le FEDER.