

Maritime

Risques de pollutions en Manche

Les collectivités du littoral doivent prévenir la pire des catastrophes



Au cours des cinquante dernières années, la Manche a été victime de 108 pollutions : qu'il s'agisse d'hydrocarbures, de polluants chimiques, de conteneurs à la dérive « aucune zone n'a été épargnée », a expliqué Sophie Bahé, chargée de mission à Vigipol (*), lors d'une réunion consacrée aux « actions et aux moyens face au risque de pollution maritime » organisée vendredi à Fécamp dans le cadre de l'Assemblée des Régions de l'Arc Manche.

C'est beaucoup et peu à la fois au regard du trafic en Manche qui est l'un des espaces maritimes le plus fréquenté du monde. Chaque jour on y dénombre le passage de près de 500 navires de plus de 300 tonnes sur un rail traversé par de nombreuses rotations transmanche. A cela, il faut y ajouter l'activité de près de 4.000 navires de pêche et une très importante activité de plaisance, sans compter le développement d'autres usages de l'espace maritime avec l'exploitation des fonds marins et le développement des énergies marines dont l'éolien offshore.

A y regarder de plus près, on dénombre sur les cinq décennies 350 événements qualifiés de « sérieux » (90 naufrages notamment). S'ils n'ont pas déclenché de pollution, le risque est réel. Les zones les plus accidentogènes sont la Pointe Bretagne, les Anglo-normandes, les Casquets, l'entrée du port du Havre et le détroit du Pas-de-Calais. 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, les départements et régions sont amenés à apporter un soutien matériel et financier. Alors que les pollutions de moyennes ampleurs ont tendance à augmenter, c'est au maire que revient la responsabilité de gérer les situations « non urgentes » et à la commune de payer les conséquences de la pollution sur son rivage. Ainsi, des communes de Bretagne ont dû assumer le traitement de boulettes d'hydrocarbures issues d'un naufrage qui avait lieu des mois auparavant à plusieurs centaines de milles. Ou encore, trouver les moyens pour évacuer une soixantaine de conteneurs échoués sur la plage.

Or excepté en Bretagne, la plupart des communes riveraines de la Manche ne disposent pas de plans communaux de sauvegarde, de programme de formation des élus et personnels, d'une gestion adaptée des matériels anti-pollution et d'une connaissance des procédures des demandes de réparation. « Les moyens de lutte face au risque de pollution maritime nécessitent une approche globale au niveau européen mais nous ne pouvons pas nous contenter de renvoyer la balle aux autres. Chacun doit assumer sa part de responsabilité », estime le président de l'Arc Manche Alain Le Vern. C'est l'objet du projet CAMIS qui réunit des représentants de Bretagne, de Normandie et du Nord-Pas-de-Calais que de traiter sur le terrain les questions liées à la sécurité maritime et la gestion des pollutions maritimes. Cette coopération porte sur des échanges de méthodes de travail et vise à promouvoir, notamment, l'information et la formation des élus, la défense des intérêts des collectivités locales victimes de pollution et une coopération franco-britannique à l'échelle de la Manche.

Willy Oriou

(*) Vigipol a été créé à la suite de la catastrophe de l'Amoco Cadiz et réunit 108 communes littorales du nord de la Bretagne

Il manque la corde britannique à l'Arc Manche

Sur la centaine de participants réunis à Fécamp au colloque franco-britannique, ils étaient seulement trois représentants de Grande-Bretagne à avoir fait le déplacement. De là à déduire que nos voisins d'Outre-Manche laissent aux continentaux le soin d'assurer la sécurité en mer et de mettre en œuvre les moyens de lutte contre les risques de pollution, la question est posée. Selon la députée européenne Estelle Grelier « il faut que les Etats assument leurs responsabilités » en déplorant que « la mise en place d'une politique maritime intégrée européenne ne se traduise pas par la mise à disposition de véritables moyens financiers ». Chacun a à l'esprit la décision du gouvernement Cameron de ne plus participer au financement du remorqueur de haute mer *Anglian Monarch* chargé d'assurer la surveillance sur le détroit du Pas-de-Calais. Qualifiant cette décision « regrettable », le vice-président de la Région Nord-Pas-de-Calais, Wulfran Despich, rappelle que le *Monarch* réalise 25 interventions par an, soit environ 7 par trimestre. « Le 1^{er} septembre 2011, c'est-à-dire demain, le remorqueur ne sera plus en mer et les moyens de surveillance à terre seront levés : cela signifie qu'un potentiel de 8 accidents ne seront pas traités entraînant de fait un risque majeur de catastrophe. Or à ce jour aucune décision n'a été prise ni du côté anglais, ni du côté français ».