

Accidents maritimes

Risques avérés et potentiels

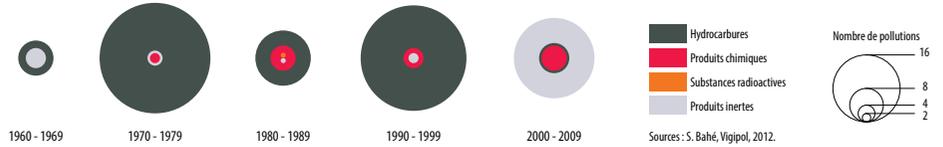


Repères

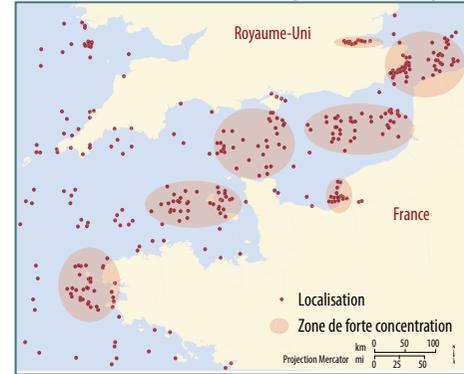
349 accidents maritimes recensés de 1960 à 2009 dont :



Nombre et types de pollution par décennies



Accidents maritimes (1960-2009)



Les risques de demain

Densification du trafic maritime

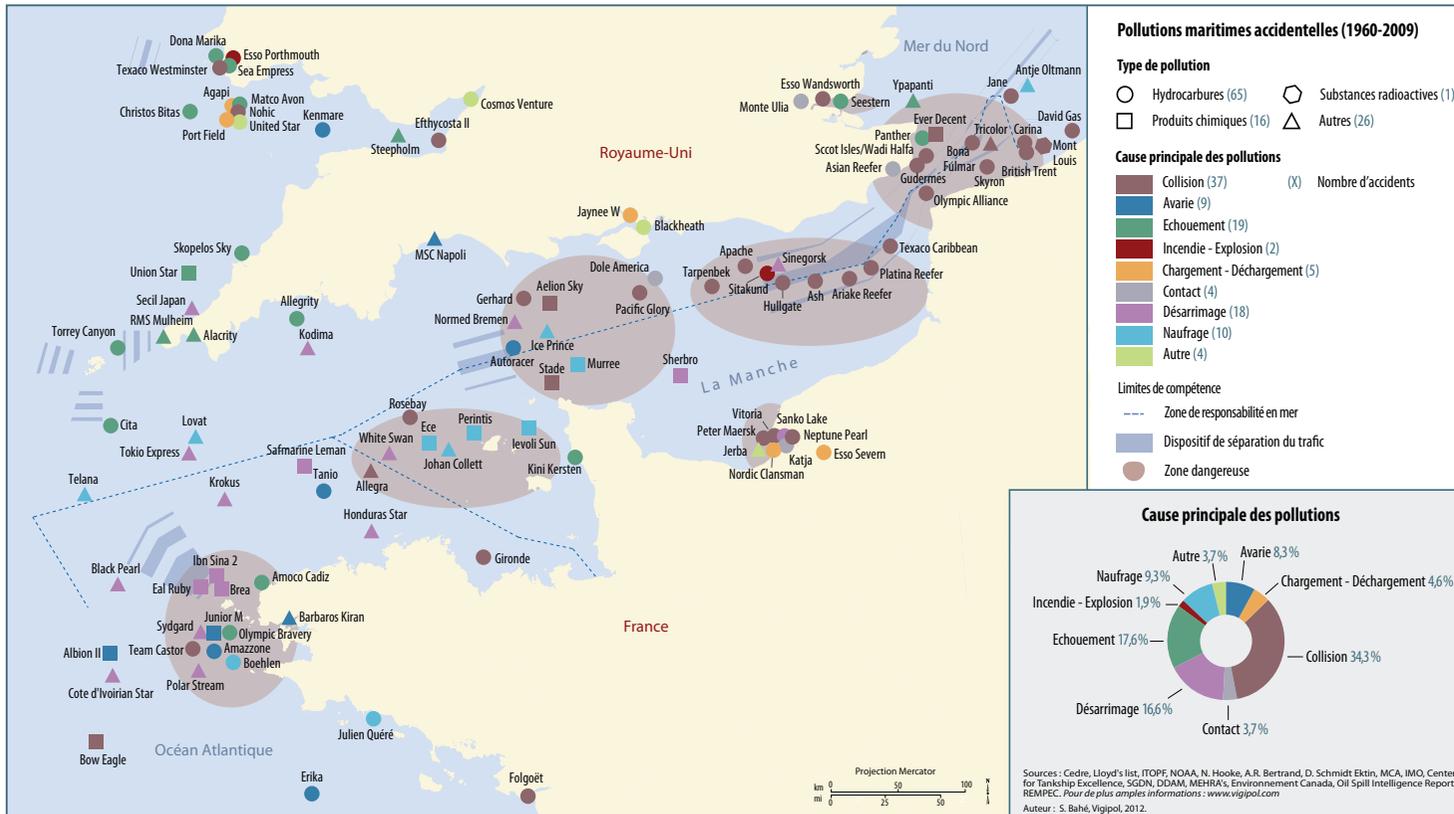
- Augmentation du nombre de navires transitant dans la Manche
- Augmentation des volumes de marchandises dangereuses transportées
- Risque accru de mise en danger des populations

Gigantisme des porte-conteneurs

- Pertes massives de cargaison
- Capacité insuffisante des remorqueurs actuels
- Augmentation du coût de gestion des événements de mer
- Intensification du cabotage

Densification des activités en mer

- Conflits d'usage
- Multiplication des obstacles à la navigation



En raison de la densité du trafic maritime, de conditions de navigation difficiles et de la multiplicité des usages en mer, la Manche est une zone très accidentogène, où 349 accidents ont été recensés ces cinquante dernières années (soit sept par an en moyenne). Certes, au vu des 430 navires qui entrent ou sortent chaque jour de la Manche, le nombre total d'accidents recensés peut sembler peu élevé. Mais, ces accidents sont à l'origine d'une centaine de pollutions accidentelles de nature et d'ampleur variables, parmi lesquelles on dénombre deux des principales marées noires mondiales (le Torrey Canyon et l'Amoco Cadiz).

Au fil des décennies, la fréquence des pollutions par hydrocarbures y a sensiblement diminué grâce à la mise en place de mesures de prévention des accidents et de préparation à la lutte contre les pollutions : mise en place des trois dispositifs de séparation du trafic (DST), surveillance du trafic maritime par les CROSS et les MRCC, création du Manche plan, remorquage et procédures d'accueil des navires en difficulté, exercices communs franco-britanniques, etc. À cela s'ajoutent des mesures au niveau européen (création de l'Agence Européenne de Sécurité Maritime, renforcement des règles d'inspection des navires, coopération renforcée entre États membres, etc.) et au niveau international (déclaration obligatoire des produits dangereux transportés dans les DST, sécurité des équipages, etc.).

En dépit de la diminution du risque de déversement d'hydrocarbures en mer, le risque de pollution maritime demeure. Ainsi, les années 1980 ont vu l'apparition des pollutions par produits chimiques, et les années 1990 celle de pollutions par produits inertes, tels que le bois ou la multitude de produits non dangereux divers et variés que les conteneurs peuvent transporter. Chaque type de pollution entraîne des contraintes de gestion différentes et nécessite une adaptation constante des autorités maritimes et terrestres. Les pollutions par produits chimiques sont sans nul doute les plus préoccupantes pour les années à venir. En effet, avec plus de 354 millions de tonnes de produits dangereux transportés en 2009, un accident maritime, outre la sauvegarde de la vie des équipages, a tôt fait d'avoir des conséquences majeures pour la santé des populations riveraines, l'environnement et les activités économiques de l'ensemble de la zone. En conséquence, le risque de pollution maritime accidentelle ne diminue pas, il change de nature et se complexifie.

Aucune zone de la Manche n'est réellement épargnée par ce risque. Cependant, les entrées des grands ports ou estuaires ainsi que les abords des DST ont concentré la plus forte densité d'accidents et peuvent donc être considérés comme particulièrement dangereux.

La sécurité maritime est et restera donc un enjeu majeur en Manche. Elle constitue l'un des domaines où la coopération entre la France et le Royaume-Uni est indispensable afin de préserver cet espace où se concentrent hommes et activités.