

Les multiples enseignements juridiques fondamentaux tirés des procès consécutifs au naufrage de l'*Erika*

Éric DESFOUGÈRES

Maître de conférences HDR en droit, Université de Haute-Alsace, CERDACC (UR 3992)

« Le droit et la loi sont les deux forces :
de leur accord naît l'ordre,
de leur antagonisme naissent les catastrophes »
(V. Hugo, « Actes et paroles – Avant l'exil » publié en 1875)

L'hommage que nous tenions absolument à rendre au Professeur Claude Lienhard - initiateur direct du cadre et de l'orientation de nos thématiques de recherches, comme de celles de nombre d'autres enseignants-chercheurs de notre centre - méritait, assurément, de prendre un peu de recul¹ pour s'efforcer de synthétiser² et de théoriser ce qui demeurera, en France, sans conteste, comme l'une des sagas judiciaires de tous les records.

Le naufrage navire citerne *Erika*, construit en 1975, battant pavillon maltais appartenait à l'armateur *TEVERE SHIPPING COMPANY LIMITED*, avec pour ayant-droit économique *M. Giuseppe X.* et gestionnaire technique la société *PANSHIP MANAGEMENT*, localisée aux Bermudes et dirigée par *M. Antonio Y.* Son certificat de navigabilité avait été délivré par la société de classification italienne *RINA*. La société *TOTAL TRANSPORT CORPORATION (TTC)*, filiale de l'affréteur *TOTAL SA*, immatriculée au Panama, avait signé un contrat d'affrètement au voyage avec la société *SELMONT* chargée de la gestion commerciale. *TOTAL INTERNATIONAL Ltd*, autre filiale de *TOTAL SA*, propriétaire de la cargaison, avait conclu un contrat de vente « à l'arrivée » à destination de l'*ENEL* italienne. Il assurait la liaison Dunkerque/Livourne avec 31.000 tonnes de fuel lourd n° 2, et a sombré, lors d'une tempête, le 12 décembre 1999, au large de la pointe de Penmarc'h (Finistère), souillant plus de 300 kilomètres de côtes du Sud Bretagne à l'île de Ré.

De cet enchevêtrement - quasi inextricable - d'acteurs, aux nationalités diverses, allait pourtant résulter, au terme de presque treize années, après plusieurs arrêts de la chambre criminelle de la Cour de cassation sur des questions de procédure, des décisions de justice fleuves (320 pages pour l'Assemblée plénière de la Cour de Cassation³, près de 500 pour la cour d'appel⁴, 278 pour le jugement de première instance⁵... !) hyper médiatisées ayant

¹ À comparer pour une appréciation portée en plein cœur de la procédure judiciaire, avec notre intervention « Le Droit des transports à l'épreuve des catastrophes », Actes du colloque Les sciences juridiques à l'épreuve des catastrophes organisé à Colmar, à l'occasion du 15ème anniversaire de la création du CERDACC les 31 mars et 1^{er} avril 2011, *RISEO* 2011-3, 91.

² À rapprocher d'une autre étude poursuivant des objectifs similaires : M. Ndende, « Les enseignements de la jurisprudence *Erika* sur le traitement juridique des catastrophes pétrolières », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique* 2014. 317 soulignant à l'occasion que « *le Droit maritime demeure un véritable droit des catastrophes* ».

³ S. Miribel, « Éditorial », (Dossier spécial *Erika*) *DMF*, nov. 2010.

⁴ Sur les innombrables difficultés techniques rencontrées lors de l'organisation du procès en appel, V. le récit du Président de la cour J. Valantin, « Le procès en appel *Erika* » in « Les enjeux d'une loi sur le préjudice écologique », Actes du colloque organisé à Ajaccio le 23 juin 2014, *Environnement*, oct. 2014, dossier 6.

⁵ B. Parance, « Reconnaissance du délit de pollution maritime et droit à réparation pour atteinte à l'environnement », *JCP G* 2008.II.10053 parlant de jugement historique dont le traitement médiatique fut symptomatique du caractère politique de la solution des impacts économiques sous-jacents ; K. Le Couviour, « Catastrophe de l'*Erika* : premiers commentaires d'un jugement déjà exemplaire, à propos du jugement du tribunal correctionnel de Paris du 16 janvier 2008 », *JCP G* 2008, act. 88.

condamné *TOTAL* à payer 200 millions d'euros⁶. Sans compter des dizaines d'autres instances⁷ engagées, aussi bien devant le juge pénal avec constitution de partie civile, devant les juges civils et administratifs, sur le fondement de l'article L. 142-4 du Code de l'environnement, issu de la loi n° 2008-757 du 1^{er} août 2008 relative à la responsabilité environnementale, déclaré fort opportunément applicable aux instances pénales en cours⁸, que devant le Fonds international d'indemnisation des dommages dus aux pollutions par hydrocarbures (FIPOI) ; auxquelles il convient encore d'ajouter les dispositions spécifiques adoptées par le Gouvernement, à travers quatre circulaires des 2 et 11 février, 31 mars et 15 avril 2000 pour compléter et anticiper les mécanismes habituels d'indemnisation. L'ensemble ayant, très naturellement, suscité de la part de la doctrine d'innombrables études et commentaires⁹.

Comme l'avait synthétisé le dédicataire¹⁰, le naufrage de l'*Erika* a d'abord fort opportunément fourni l'occasion de toute une série d'initiatives en référé. A commencer, en préalable, face aux difficultés d'administration de la preuve lors des marées noires, par l'activation avec succès de la procédure du constat d'urgence¹¹ suite à la saisine conjointe, dès le 21 décembre 1999, des tribunaux administratifs de Nantes et de Poitiers, de plusieurs requêtes, sur le fondement de l'article R. 136 du Code des tribunaux administratifs et des cours administratives d'appel. Cela se traduisit, par plusieurs ordonnances rendues en termes identiques et désignant le même expert aux fins de constater 1° que les plages concernées n'étaient pas initialement souillées et 2° que la pollution provenait bien des cuves du pétrolier. Parallèlement, une ordonnance en référé fut rendue le 24 décembre 1999 par le tribunal de grande instance des Sables d'Olonne, mandatant trois experts et une dernière le 8 mars 2000 par le premier juge d'instruction du tribunal de grande instance de Paris confiant la tâche au même expert que les juridictions administratives. On peut encore mentionner plusieurs ordonnances d'heure à heure, rendues les 17, 22 et 31 décembre 1999 par le tribunal de commerce de Dunkerque.

Cependant, l'originalité majeure du processus juridictionnel suivi réside en ce qu'à l'image parfaite des enseignements interdisciplinaires du bénéficiaire de ce recueil, il se situe à la croisée des chemins de différentes branches juridiques¹² et illustre idéalement l'œuvre

⁶ L. Bloch, « Ma très « cher » *Erika* », *RCA* déc. 2012, focus 3.

⁷ Pour une tentative de synthèse V. M. Ndende, « Regard sur les procédures d'indemnisation des victimes de la catastrophe de l'*Erika* », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique* 2003, 89 ou déjà Y. Tassel, « Propriétaires et affréteurs de navires : droits et devoirs », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique* 2002, 139-148.

⁸ S. Mabile, « Premières considérations sur le préjudice écologique : la décision d'appel dans l'affaire de l'*Erika* », *Droit de l'environnement*, mai 2010, 168.

⁹ Sans prétendre aucunement à l'exhaustivité, nous nous sommes efforcés de répertorier dans la présente contribution seulement les références essentielles directement en lien avec l'*Erika*.

¹⁰ C. Lienhard, « La catastrophe de l'*Erika* : droit processuel, urgence et long cours », *JAC* n° 2, mars 2000.

¹¹ A. Guérin, « Les procédures d'urgence au banc d'essai de l'*Erika* » (Actes de la conférence nationale des Présidents de juridictions tenue à Poitiers le 15 septembre 2000), *LPA* n° 52 du 14 mars 2001, 23-25.

¹² « Grand arrêt (Cass. crim. 25 sept. 2012) de Droit de l'environnement manifestant la discipline dans toute sa mixité : Droit maritime, Droit pénal et Droit civil... » ; M. Boutonnet, « L'*Erika* : une vraie-fausse reconnaissance du préjudice écologique », *Environnement*, janv. 2013, Étude 2 - « Forte interpénétration des disciplines, Droit maritime, de la mer, de l'environnement, des sources nationales et internationales, des responsabilités civiles et pénales, des branches du droit privé et public, spécial et commun... » ; K. Le Couviour, « *Erika* : décryptage d'un arrêt peu conventionnel », *JCP G* 2010 com. 432 ; « L'arrêt (CA Paris 30 mars 2010) démontre toute l'épaisseur et la transversalité du Droit de l'environnement. Il illustre la complexité du contentieux en la matière qui nous entraîne dans les méandres de la responsabilité pénale, de la responsabilité civile, de l'articulation entre les deux, en passant par la responsabilité sociale des entreprises, le Droit maritime ou encore le Droit international public. [...] a également partie liée avec la hiérarchie des normes ou avec la force normative de la doctrine... » : L. Neyret, « L'affaire *Erika* : moteur dévolution des responsabilités civiles et pénales », *D.* 2010, 2238 ; « L'arrêt (Cass. crim. 25 sept. 2012) apporte des éclaircissements à la fois en Droit international, en Droit pénal, en Droit civil et en Droit maritime... », M. Bary, « L'arrêt *Erika* : un arrêt novateur à plus d'un titre », *Rev. Lamy Droit civil*, mars 2013, 19 ; « ... une des grandes décisions du Droit maritime français, une grande décision du Droit de la mer... l'arrêt *Erika* a aussi permis à la Cour de cassation de faire progresser le Droit de l'environnement... » : P. Bonassies, « Trente ans d'annales – Trente ans de Droit maritime », *Rev. de Droit commercial, maritime, aérien et des transports* juil. 2014, 153.

prétorienne des juges, indépendamment des textes. Outre toutes les modifications réglementaires nationales¹³ et européennes¹⁴, voire même l'influence internationale¹⁵ induites, se traduisant par un renforcement des normes et des sanctions¹⁶, la postérité de ces jurisprudences tient au fait qu'elles marquent une étape si importante¹⁷ pour la responsabilisation¹⁸ des opérateurs économiques (I) dans la protection de la nature que la ministre de l'Écologie, Delphine Batho, a pu aussitôt qualifier à l'Assemblée nationale, le 25 septembre 2012 (jour de la décision des juges suprêmes) de grand jour pour le droit de l'environnement (II).

I) Une pollution maritime générant l'opportunité de nouvelles perspectives répressives

Initialement, les poursuites pénales reposaient selon l'information judiciaire ouverte par le procureur de la République près le tribunal de grande instance de Paris, sur deux infractions délictuelles : la pollution maritime et la mise en danger d'autrui¹⁹. Après un réquisitoire supplétif du 17 avril 2000, consécutif à un pré-rapport d'experts maritimes, s'est rajoutée l'abstention de combattre le sinistre²⁰. Événement rarissime, consacrant à merveille le titre judicieusement retenu pour les présents mélanges, une mission d'expertise fut également confiée à un professeur, spécialiste de droit maritime, Martine Rémond-Gouilloud, en vue de déterminer la nature et l'étendue des responsabilités. Procédure confirmée par un arrêt de la chambre criminelle de la Cour de cassation du 9 juillet 2003²¹. Ce n'est qu'une fois levés des obstacles procéduraux qui auraient pu s'avérer insurmontables (A) qu'ont pu être retenues des incriminations permettant d'impliquer de tous les protagonistes (B).

A) L'APPRECIATION LOUABLE DE LA COMPÉTENCE DU JUGE FRANÇAIS DU FAIT DE LA CONVENTIONNALITÉ DES DISPOSITIONS INTERNES

Les juges du fond ont été amenés, à la demande de requérants qui se prévalaient du sacrosaint principe de la hiérarchie des normes énoncé à l'article 55 de la constitution française de 1958, à se prononcer sur le fait de savoir si l'article 8 de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 - désormais intégrée aux articles L. 218-10 et suivants du Code de l'environnement – était bien compatible avec la Convention pour la prévention de la pollution par les navires dite MARPOL

¹³ J.-H. Robert, « Pollution par les rejets polluants des navires », *Environnement*, mai 2004, comm. 45 relatif à la loi n° 2004-204 du 9 mars 2004 (JO 10 mars 2004, 4567) ; Décret n° 2014-348 du 18 mars 2014 (JO 20 mars 2014, 5561) relatif à la responsabilité civile des propriétaires de navires pour les dommages résultant de la pollution par les hydrocarbures permettant la création d'un fonds de limitation ; A.-H. Mesnard, « Les évaluations des suites du naufrage de l'Erika. L'impact de l'Erika, la décentralisation et la modernisation de l'État », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique* 2002, 125 revenant sur les difficultés de mise en œuvre du plan POLMAR et l'instruction du 2 avril 2001 relative à l'intervention des pouvoirs publics en cas d'accidents maritimes majeurs.

¹⁴ E. Desfougères, « La nouvelle offensive du paquet Erika III sur le Droit Maritime français », *JAC* n° 122, mars 2012 ; « L'abordage du Code des Transports par le paquet Erika III », *JAC* n° 116, juillet 2011 ; « Le Droit des transports à l'épreuve des catastrophes », *op. cit.* ; M. Ndende, « L'ordonnance n° 2011-635 du 9 juin 2011 ou l'enrichissement du Code des transports par le paquet Erika III », *Rev. de Droit des transports* sept. 2011 com. 131 ; V. Heintz, « Erika : la sécurité maritime améliorée ? », *JAC* n° 10, janv. 2001 ; L. Grard, « Panorama des apports du paquet Erika III à la sécurité maritime européenne », *Rev. de Droit des transports* oct. 2009, étude 13 ; P. Boisson, « L'adoption du 3ème Paquet ne vient pas modifier les équilibres fondamentaux du système de sécurité maritime », *DMF*, juil. 2009, 579.

¹⁵ J.O'Connor, « L'effet Erika au Canada », *DMF*, nov. 2009 ; V. Rebeyrol, « La marée noire dans le Golfe du Mexique : le temps du droit », *JCP G* 20111157.

¹⁶ Pour un panorama précis du cadre légal au moment de la survenance de la catastrophe et des premières mesures envisagées : V. Y. Dagonne, « Sécurité maritime : état des lieux et dernières avancées de la réglementation européenne », *LPA* n° 238, 30 nov. 2000, 4.

¹⁷ J.-P. Beurier, « L'affaire de l'Erika, une avancée sensible du droit », *Neptunus*, juin 2015, 1.

¹⁸ K. Le Couviour, « Responsabilités pour pollutions majeures résultant du transport maritime d'hydrocarbures, après l'Erika, le Prestige... l'impératif de responsabilisation », *JCP G* 2002.11.89.

¹⁹ P. Lebas, « Évolution judiciaire, l'aspect répressif de l'affaire Erika », *JAC* n° 2, mars 2000.

²⁰ L. Neyret, « Retour sur la dimension pénale du jugement prononcé dans l'affaire de l'Erika » *Environnement*, juil. 2008, comm. 109.

²¹ B. Boulloc, « Contestation de certains actes de procédure dans l'affaire Erika : A propos des mises en examen et de la mesure d'expertise », *DMF* fév. 2004, 128 critiquant l'arrêt au regard des articles 174-2 et 206 du Code de procédure pénale.

du 2 novembre 1973, qu'elle était censée transposer. Le tribunal de grande instance de Paris par jugement du 16 janvier 2008²², comme la cour d'appel de Paris par arrêt du 30 mars 2010 ont alors estimé qu'une loi interne pouvait bien prévoir des dispositions plus sévères qu'une Convention internationale²³. Ainsi, la définition retenue de l'infraction de pollution consécutive à un accident de mer provoqué par une faute d'imprudence ou de négligence a permis d'aller au-delà du seul rejet illicite d'hydrocarbures dans la mer visés par la Convention.

L'avis de l'Avocat général Didier Boccon-Gibod, rendu le 24 mai 2012²⁴, qui concluait à la cassation, sans renvoi de l'arrêt d'appel, du fait notamment de la soi-disant incompétence des juridictions françaises²⁵ et de l'inapplication de l'article 8 de la loi de 1983 n'a, fort heureusement²⁶, contrairement aux habitudes, pas été suivi. Le risque réel d'une question prioritaire de constitutionnalité²⁷ sur cet aspect ne s'est pas non plus concrétisé. La Cour de cassation, a donc pu, tout en affirmant le caractère spécial du régime instauré par la Convention conclue à Bruxelles le 29 novembre 1969, modifiée par le protocole du 27 novembre 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (dite CLC 69/92), en se fondant sur son article IX, point 2 reconnaître la compétence du juge pénal pour statuer sur la réparation des pollutions²⁸. Elle se fonde sur une application combinée des articles 220 § 6 et 228 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer signée en 1982 à Montego Bay²⁹ et retient que « l'infraction de pollution involontaire a entraîné des rejets qui ont causé des dommages graves à l'État côtier ». Ce qui permet aux États côtiers de réprimer des infractions au-delà de la mer territoriale, dans sa Zone Économique Exclusive (ZEE)³⁰, en soulignant l'absence de poursuite émanant de l'État du pavillon à savoir Malte. La chambre criminelle de la Cour de cassation avait déjà, par un arrêt du 23 novembre 2004, apporté une pierre supplémentaire à la définition du champ d'application du principe d'immunité en y incluant de manière inédite une personne morale³¹. De leur côté, sur le fondement de la convention de Bruxelles du 27 septembre 1968, les juges italiens avaient écarté l'exception de litispendance soulevée par la société de classification RINA³².

²² I. Corbier, « De la compétence pénale en matière de pollution causée par les navires », *Neptunus*, janv. 2008, 1.

²³ K. Le Couviour, « Erika : décryptage d'un arrêt peu conventionnel », *JCP G* 2010 com. 432.

²⁴ Parmi les réactions juridiques : l'entretien avec V. Rebeyrol « Erika : l'inéluctable cassation ? », *D.* 2012, 1112.

²⁵ L'argumentaire semblait en partie ressusciter un vieil arrêt *Lotus* rendu le 7 septembre 1927 par lequel la Cour Permanente Internationale de Justice avait reconnu la compétence de l'État turc au sujet d'une infraction commise en haute mer par un officier de marine français et repose sur l'article 97 de la Convention sur le Droit de la mer signée le 10 décembre 1982 à Montego Bay.

²⁶ J.-H. Robert, « L'épave de l'Erika est juridiquement stabilisée », *Rev. des sociétés* 2013, 110 et « Le parquet de la Cour de cassation illustre avec honneur son indépendance », *Droit pénal* janv. 2013, comm. 10 et pour des mises en garde préventives contre une cassation : P. Bonassies, « Sur l'Erika, ou avant qu'il ne soit trop tard... », *DMF* mai 2012, 403 ; E. Desfougères, « Erika : la Cour de Cassation refixe le bon cap vers l'indemnisation », *JAC* n° 127, oct. 2012.

²⁷ T. Soleilhac, « Erika : CLC, QPC une exonération de responsabilité civile inconstitutionnelle ? », *BDEI*, mai 2010.

²⁸ M. Bary, « L'arrêt Erika : un arrêt novateur à plus d'un titre », *Revue Lamy Droit civil* mars 2013, 19 ; M.-P. Camproux-Duffrène, V. Jaworski et J. Sohnle, « La loi française versus le Droit maritime international dans l'arrêt Erika : la victoire du Droit de l'environnement », *Droit de l'environnement* déc. 2012, 371 ; P. Bonassies, « Compatibilité de la loi de la loi du 5 juillet 1983 avec la convention MARPOL » (Dossier spécial Erika), *DMF* nov. 2010, 892. A contrario, pour des doutes sur la compatibilité entre les décisions rendues et la Convention CLC V. l'avis d'un ancien administrateur du FIPOL M. Jacobsson, « L'indemnisation des dommages résultant des atteintes à l'environnement dans la cadre du régime international CLC/FIPOL », *DMF* juin 2010, 463.

²⁹ V. Boré-Eveno, « L'affaire Erika : quelques réflexions autour de la compétence pénale des juridictions françaises », *Neptunus* 2013/1, déplorant que la motivation ne soit pas plus explicite.

³⁰ S. Cuendet, « Les compétences de l'État en matière de répression des rejets polluants dans sa zone économique exclusive : quelles leçons après l'affaire de l'Erika ? », *Environnement* janv. 2013, étude 1 ; P. Bonassies, « L'arrêt Erika et la compétence des juridictions françaises », *DMF* déc. 2012, 995 et « Après la décision Erika. Observations sur la compétence des juridictions pénales françaises après abordage en haute mer », *DMF*, mars 2013, 195 ; B. Bouloc, « Quelques réflexions sur l'aspect pénal de l'arrêt Erika » (Dossier spécial Erika), *DMF* nov. 2010, 886 ; P. Delebecque, « Aspects civils de la décision Erika » (Dossier spécial Erika), *DMF* nov. 2010, 1000.

³¹ J.-L. Renard, « Affaire Erika : la chambre criminelle reconnaît l'immunité de juridiction de l'État maltais », *DMF* avril 2005, 302.

³² R. Achard, « Naufrage de l'Erika : le juge italien - premier saisi - se déclare définitivement incompétent », *DMF* mai 2006, 432 citant le jugement du tribunal de Syracuse du 19 septembre 2005 et précédemment l'ordonnance de la Cour de cassation italienne du 17 octobre 2002.

Une fois qu'elles avaient admis être territorialement en mesure de sanctionner les responsables, les juridictions saisies devaient encore redoubler d'inventivité pour trouver l'incrimination la plus appropriée.

B) L'APPRÉCIATION REMARQUABLE DE LA DÉFINITION *IN CONCRETO* DE LA FAUTE DE TÉMÉRITÉ

La cour d'appel de Paris dans son arrêt du 30 mars 2010 ne reconnaît pas la faute inexcusable de *TOTAL*, mais simplement une « *faute d'imprudence en relation de causalité avec le naufrage* », constituant un délit, lors du *vetting*³³, liée au fait que l'affréteur *TOTAL* n'avait « *pas disposé des éléments d'information suffisants pour s'opposer à l'appareillage du navire avant son naufrage* ».

Tandis qu'au départ, selon la Convention CLC, la responsabilité aurait dû demeurer canalisée sur l'armateur³⁴, en l'espèce difficilement solvable - sans compter l'indemnisation via le FIPOL³⁵ dont l'inefficacité a une fois encore en l'espèce été mise en évidence³⁶ - l'arrêt de la Chambre criminelle de la Cour de cassation du 25 septembre 2012 en cassant partiellement l'arrêt d'appel fournit un parfait exemple de la manière dont peuvent, à l'instar de ce qui avait été amorcé dès la première instance³⁷, être sanctionnés pénalement d'autres intervenants de la chaîne³⁸ qu'il s'agisse de l'affréteur ou des sociétés de classification³⁹. Cette évolution⁴⁰ n'a été rendue envisageable que par le biais de notions-clef, telles que la « *faute de témérité* »⁴¹, toujours au sens de la Convention, commise lors du *vetting* ou la faute de prévention, à travers

³³ « *Opération d'initiative privée par laquelle un affréteur s'assure qu'un navire pétrolier, gazier ou chimiquier, proposé à l'affrètement, satisfait aux normes officielles et aux exigences définies par la profession en matière de sécurité ou de protection de l'environnement* », Vocabulaire de l'équipement et des transports, Commission générale de terminologie et de néologie, *JO* 6 juin 2009, 9296.

³⁴ P. Delebecque, « Responsabilité et indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, à propos de la catastrophe de l'*Erika* », *JCP G* 26 janv. 2000, 125.

³⁵ M. Ndende, « La politique d'indemnisation des victimes des marées noires devant le FIPOL », *Rev. de Droit des transports*, fév. 2008, dossier 3 ; A. Guegan-Lecuyer, « Regards du civiliste sur la responsabilité à l'aune de la catastrophe », actes du colloque Les sciences juridiques à l'épreuve des catastrophes organisé à Colmar les 31 mars et 1er avril 2011, *RISEO* 2011-3, 104 pour qui le FIPOL vient épauler la responsabilité civile.

³⁶ K. Le Couviour, « Après l'*Erika* : réformer d'urgence le régime international de responsabilité et d'indemnisation des dommages de pollution par hydrocarbures », *JCP G* 2008.11.26.

³⁷ E. Desfougères, « *Erika* : la répartition des responsabilités pénales », *JAC* n° 81, fév. 2008 ; M. Nnendé, « Les enseignements du jugement pénal de Paris sur les responsabilités des acteurs mis en cause dans la catastrophe de l'*Erika* », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, 2008, 253 et « Le jugement de l'*Erika* sur les responsabilités pénales et la réparation des dommages en matière de pollution des mers (Et voici venu... le Cap de bonne espérance !) », *Rev. de Droit des transports* mai 2008, étude 6 et « Responsabilités pénales pour pollution marines par hydrocarbures », *Rev. de Droit des transports* mars 2008, com. 36 ; D. Guihal, « L'affaire de l'*Erika* devant le juge pénal », *Rev. juridique de l'économie publique*, avril 2008, étude 5 ; R. Romi, « Retour sur l'*Erika* : premières analyses » (Dossier spécial *Erika*), *Dr. de l'environnement* mars 2008, 15, réclamant néanmoins certaines limites.

³⁸ F.-G. Trebulle, « Arrêt *Erika* : illustration de la responsabilité du fait de négligences », *Bull. Joly Sociétés* janvier 2013, 69 ; M.-C. Camproux-Duffrène et D. Guihal, « Préjudice écologique », *RJ.E* 3/2013, 467 illustrant par un schéma les cercles de responsables en cas de dommages de pollution par hydrocarbures ; C. Courtaigne-Deslandes, « La responsabilité pénale pour pollution aux hydrocarbures depuis l'arrêt *Erika* », *BDEI* nov. 2012, 31.

³⁹ F. Berlingieri, « Les sociétés de classification peuvent-elles bénéficier de la canalisation prévue à l'article III.2 de la LCL 1992 ? », *DMF* déc. 2012, 1015 et déjà en appel P. Boisson, « La responsabilité de la société de classification dans l'arrêt *Erika* », (Dossier spécial *Erika*), *DMF*, nov. 2010, 897 et en 1ère instance « La société de classification bénéficie-t-elle de l'exclusion prévue par l'article III (4) de la Convention CLC ? », *DMF* sept. 2008, 696 et P. Bonassies, « Sociétés de classification et Convention de 1969/1992 sur la responsabilité pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures », *DMF Ibid.*, 691.

⁴⁰ D. Guihal, « *Erika*, suite... », *Rev. juridique de l'économie publique*, juil. 2010, comm. 39 parlant de la témérité comme correcteur de la canalisation de responsabilité sur le seul propriétaire ; P. Delebecque, « Aspects civils de l'arrêt *Erika* », (Dossier spécial *Erika*), *DMF*, nov. 2010, 878. À l'inverse, A. Vialard, « La limitation de responsabilité, clé de doute pour le Droit maritime du 21ème siècle », *DMF*, janv. 2009, 21, redoutant un contournement mortifère du Droit maritime international

⁴¹ M.-H. Gozzi, « Lutte contre les pollutions marines la témérité, le dommage et le juge pénal français », *Lamy Droit des affaires*, janv. 2013, 59-60.

l'article 121-3 du Code pénal relatif à la mise en danger délibérée d'autrui⁴². Alors que la cour d'appel, tout en l'ayant dispensé de l'obligation civile d'indemniser les victimes⁴³, avait retenu, à l'encontre de l'affréteur *TOTAL SA* une « *faute d'imprudence, de négligence ou le manquement à une obligation de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement* ». Cela semble correspondre, en réalité, à ce que l'on dénommait jusqu'alors, la faute inexcusable⁴⁴, bien connue en droit des transports⁴⁵ et généralement appréciée *in abstracto*, notamment en matière d'accident du travail et de maladie professionnelle et s'inscrit dans la promotion d'une obligation de sécurité maritime de résultat⁴⁶. Le fait de retenir une telle faute de témérité avec conscience du risque de dommage permettait en droit français de caractériser le comportement fautif exigé par l'ex article 1382 du Code civil et d'engager leur responsabilité civile et symboliquement pour la première fois d'inverser l'échelle de gravité entre les fautes civiles et pénales⁴⁷.

L'arrêt de la Cour de cassation du 25 septembre 2012 prend en compte la Responsabilité Sociale Environnementale pour apprécier la faute⁴⁸. Sans s'arrêter à l'article L. 121-1 du Code pénal⁴⁹, elle considère que la responsabilité pénale de la société-mère *TOTAL SA* doit être retenue plutôt que celle de sa filiale établie au Panama du fait qu'il y avait bien un contrôle et puisque l'accord volontaire résultant de la charte-partie conclue entre sa filiale ayant affrété l'*Erika* et la société *PANSHIP* pouvait être assimilé à un engagement RSE⁵⁰. Ce que renforce encore la pratique du *vetting*. La violation d'un code éthique, engagement volontaire de bonne conduite environnementale étant pour l'occasion érigé en norme de comportement, peut donc constituer une faute grave, susceptible d'entraîner la mise en œuvre d'un régime spécial de responsabilité⁵¹.

La Cour de cassation confirme majoritairement les solutions retenues par la cour d'appel en refusant la constitution de partie civile des associations, tel *Robin des bois*, non agréées au moment des faits, n'ayant pas transmis leurs statuts et l'autorisation du conseil d'administration.

Si elles s'en étaient tenues là, les différentes sentences relatives à ce naufrage n'auraient sans doute guère dépassé le cercle très fermé des maritimes et celui tout de même beaucoup plus élargi des pénalistes. Ce qui aurait déjà été salutaire du fait des multiples innovations et clarifications qu'elles apportaient. Toutefois, ce qui devait les faire entrer dans quasiment toutes les mémoires juridiques, parmi les décisions fondamentales du début du millénaire, comme une révolution marquant un avant et un après, relève bien du changement de paradigme des possibilités d'indemnisation des victimes de tels drames.

⁴² Pour une critique sur l'interprétation extensive : B. Bouloc, « Décision *Erika* : Quelques réflexions d'un juriste pénaliste », *DMF* déc. 2011, 1007.

⁴³ E. Desfougères, « *Erika* : Total pénalement coupable, mais civilement irresponsable », *JAC* n° 103, avril 2010 ; B. Rajot, « Coupable, mais pas responsable : telle est la décision rendue par la Cour d'appel de Paris le 30 mars 2010 dans l'affaire de l'*Erika* : satisfaction en demi-teinte des victimes ? », *RCA* juin 2010, alerte 11.

⁴⁴ I. Corbier, « La notion de faute inexcusable et le principe de la limitation de responsabilité » in *Études de Droit maritime à l'aube du XXIème siècle – Mélanges Pierre Bonassies*, Moreux, Paris, 2001, 103.

⁴⁵ A. Montas et G. Roussel, « Les principaux apports de la décision de la Cour de cassation dans l'affaire de l'*Erika* », *AJ Pénal* 2012, 574.

⁴⁶ K. Le Couviour, « *Erika* : l'arrêt salvateur de la Cour de cassation », *JCP G* 2012, comm. 1243.

⁴⁷ L. Neyret, « De l'approche extensive de la responsabilité pénale dans l'affaire *Erika* », (Dossier spécial *Erika*), *Environnement* nov. 2010 étude 29.

⁴⁸ P. Abadie, « Le juge et la responsabilité sociale de l'entreprise », *D.* 2018, 302.

⁴⁹ « *Nul n'est responsable pénalement que de son propre fait.* »

⁵⁰ E. Daoud et J. Ferrari, « RSE et Droit pénal » Dossier spécial le Droit pénal et la RSE, *Lamy Droit des affaires*, janv. 2015, 69.

⁵¹ M.-P. Blin-Franchome, « Code de conduite : attention à l'écart de conduite ! », *Lamy Droit des affaires*, janv. 2013, 60.

II) Une pollution maritime générant l'opportunité de nouvelles perspectives réparatrices

Le retentissement médiatique considérable suscité par la consécration expresse d'une nouvelle forme réparable d'atteinte à l'environnement (A) ne saurait totalement occulter certains aspects à la moindre portée des décisions rendues (B)

A) LA CONCEPTUALISATION MÉMORABLE DU PRÉJUDICE ÉCOLOGIQUE PUR ET DE SA RÉPARATION APPLIQUÉ AU LITTORAL SOUILLÉ

Défini au départ comme « *tout dommage au milieu naturel qui n'ouvre pas droit à réparation* »⁵² et même si on peut bien déjà recenser quelques décisions antérieures de juges du fond judiciaires⁵³ isolant la réparation du préjudice résultant de l'atteinte à l'environnement des autres postes du préjudice⁵⁴ par les montants accordés, le jugement du tribunal correctionnel de Paris du 16 janvier 2008 demeure indiscutablement une première⁵⁵ qui pose bien la distinction avec le préjudice matériel et moral⁵⁶ des associations de protection de l'environnement⁵⁷ et admet également le préjudice de réputation et d'image de marque des collectivités territoriales⁵⁸.

L'arrêt de la cour d'appel du 30 mars 2010 consacre encore plus officiellement la reconnaissance, de manière objective, du préjudice écologique pur⁵⁹ et élargit le périmètre à de nouvelles parties civiles en reconnaissant « *toute atteinte non négligeable à l'environnement naturel... sans répercussion sur un intérêt humain particulier, mais qui affecte un intérêt collectif légitime* ». Les juges parisiens ont également, au passage, enrichi la classification traditionnelle entre préjudices patrimonial et extrapatrimonial, en invitant à distinguer les atteintes aux intérêts individuels de celles aux intérêts collectifs⁶⁰.

⁵² M. Despax, *La pollution des eaux et ses problèmes juridiques*, Librairie techniques, Paris, 1968, n° 43.

⁵³ C. Huglo, « À propos de l'affaire de l'*Erika* et des précédents existants sur la question du dommage écologique », *Environnement*, fév. 2008, repère 2 citant notamment TGI Bastia 4 juil. 1985 dans l'affaire Boues rouges de la Montédison et CA Rouen 31 août 1984 à propos de la pollution de la Baie de la Seine ; M. Rémond-Gouilloud, « Sur le préjudice écologique », *DMF* déc. 2012, 1020 et surtout L. Neyret, « Le préjudice écologique : hier, aujourd'hui et demain », in « Les enjeux d'une loi sur le préjudice écologique », Actes du colloque organisé à Ajaccio le 23 juin 2014, *Environnement*, oct. 2014, dossier 4.

⁵⁴ Notamment CA Bordeaux 13 janvier 2006, n° 05-00567, parlant de « *préjudice subi par la flore et les invertébrés du milieu aquatique* » ou TGI Narbonne 4 octobre 2007 cité par P. Savin et Y. Martinet, « commentaire du jugement du 16 janvier 2008 dans l'affaire de l'*Erika* » *Lexbase Hebdo* n° 294.

⁵⁵ F. Rome, « On ne badine pas avec la mer ! », éditorial *D.* 2008, 273 ; A. Van Lang, « Affaire de l'*Erika* : la consécration du préjudice écologique par le juge judiciaire », *AJDA* 2008, 934.

⁵⁶ M. Boutonnet, « Préjudice moral et atteintes à l'environnement », *D.* 2010, 912.

⁵⁷ C. Calfayan, « Préjudice environnemental et moral d'une association de protection de l'environnement », *Lamy Droit civil*, sept. 2009, 17-22 ; F.-X. Kelidjian, « L'indemnisation du préjudice écologique à la suite du jugement de l'*Erika* : le cas de la LPO », *DMF* sept. 2008, 780 ; G. Bouchon, « Une timide reconnaissance du préjudice écologique : état des lieux », (Dossier spécial *Erika*), *Droit de l'environnement*, mars 2008, 16, regrettant certains critères choisis ; B. Steinmetz, « Préjudice écologique et réparation des atteintes à l'environnement. Plaidoyer pour une catégorie nouvelle de préjudice », *Rev. Européenne de Droit de l'Environnement*, 4/2008, 407.

⁵⁸ J. Girard, « L'image engluée des collectivités territoriales... », (dossier spécial *Erika*), *Droit de l'environnement* mars 2008, 20.

⁵⁹ K. Le Couviour, « *Erika* : décryptage d'un arrêt peu conventionnel », *JCP G* 2010 comm. 432 ; C. Huglo, « La question du dommage écologique en voie de solution », *Environnement et développement durable*, juin 2010, repère 6, relevant la conjonction d'un heureux mariage entre disciplines juridique, scientifiques et économiques ; M. Boutonnet, « L'arrêt *Erika*, vers la réparation intégrale des préjudices résultant des atteintes à l'environnement ? », *Environnement et développement durable*, juil. 2010, étude 14 ; M. Rémond-Gouilloud, « Le préjudice écologique, version française », (Dossier spécial *Erika*), *DMF*, nov. 2010, 903, saluant le travail de pionnier des magistrats ; L. Neyret, « Dieu nous garde de l'écologie des Parlements », *D.* 2010, 1008 ; B. Steinmetz, « Le procès de l'*Erika*, chant du cygne du préjudice écologique pur devant les juridictions judiciaires ? », *Droit de l'environnement*, juin 2010, 1996, redoutant que du fait de l'ambivalence du dommage écologique pur à la fois sanction judiciaire et réparation civiliste, il ne survive pas à la responsabilité environnementale issue de la loi du 1er août 2008.

⁶⁰ M. Boutonnet, « La classification des catégories de préjudices à l'épreuve de l'arrêt *Erika* », *Lamy Droit civil*, juil. 2010, 18-24.

La Cour de cassation, réunie en formation plénière, le 25 septembre 2012, s'inscrit dans la même logique quasi unanimement saluée par les commentateurs⁶¹, en admettant le caractère réparable du préjudice écologique. Certains analystes ont néanmoins émis des réserves quant aux modalités de l'indemnisation⁶², déplorant en particulier la seule allocation de dommages et intérêts plutôt que d'une obligation en nature⁶³.

Entre le jugement de 1^{ère} instance et l'arrêt de la cour d'appel est intervenue la directive européenne 2004/35 du 21 avril 2004⁶⁴ relative à la responsabilité environnementale, qui a posé le principe d'une prise en compte des dommages environnementaux les plus graves, indépendamment des répercussions personnelles causées aux sujets de droit⁶⁵. Depuis l'arrêt de cassation, non seulement d'autres décisions de jurisprudence sont venues confirmer la faculté de la responsabilité civile⁶⁶ à réparer le préjudice écologique, défini comme l'atteinte directe ou indirecte à l'environnement⁶⁷, mais surtout un large mouvement de la doctrine⁶⁸, s'exprimant entre autres à l'occasion d'un très important colloque tenu à Ajaccio le 23 juin 2014⁶⁹, et des associations⁷⁰ - à l'encontre des assureurs⁷¹ et, dans une moindre mesure, des armateurs⁷² - s'est alors engagé, en vue de l'instauration d'un régime spécial d'indemnisation du préjudice environnemental au sein du Code civil, illustré notamment par le rapport rendu à la Garde des Sceaux, le 17 septembre 2013, par le Professeur Y. Jegouzo⁷³. Cette volonté s'inscrivant même, alors dans le mouvement plus général de refonte de l'ensemble de la responsabilité civile⁷⁴. Dans l'attente d'une éventuelle perspective européenne⁷⁵, la loi n° 2016-1097 du 8 août 2016 relative à la biodiversité a fini par consacrer l'inscription dans un chapitre III du livre III (articles 1246 à 1252) du Code civil la réparation du préjudice écologique

⁶¹ C. Huglo, « Affaire de l'Erika... encore et au-delà... », *Environnement et développement durable*, juin 2012, Repère 6, mettant en garde, par avance, contre une remise en cause de la conception de la cour d'appel par la Cour de cassation.

⁶² M. Boutonnet, « L'Erika : une vraie-fausse reconnaissance du préjudice écologique », *Environnement et développement durable* 2013, étude 2, estimant que si le préjudice écologique est bien consacré, il n'est pas réellement réparé ; M. Bacache, « Quelle réparation pour le préjudice écologique ? », *Environnement et développement durable*, mars 2013, études 10 ; D. Tsiaklagkanou, « Le préjudice écologique après l'arrêt Erika », *DMF*, fév. 2017, 162 ; M. Memlouk, « L'indemnisation du préjudice écologique à la suite du jugement Erika », *DMF* sept. 2008, 270 ; T. Dumont, « Le jugement Erika et le préjudice écologique », *DMF* juin 2008, 574.

⁶³ B. Parance, « Quand la Cour de cassation vient donner ses lettres de noblesse au préjudice écologique, tout en restant très prudente sur sa définition », *Gaz. Pal.* 25 oct. 2012, 8 ; J. Hay, « L'apport de l'économie à l'évaluation du préjudice écologique », in « Les enjeux d'une loi sur le préjudice écologique », *op. cit.*, dossier 9 ou déjà à propos de l'arrêt de la cour d'appel : V. Rebeyrol, « Où en est la réparation du préjudice écologique ? », *D.* 2010, 1804.

⁶⁴ JOUE n° L 143 du 30 avril 2004, 56.

⁶⁵ L. Neyret, « Pour l'entrée du préjudice écologique dans le Code civil », Éditorial in *RISEO* 2012-2.

⁶⁶ Sur la réticence traditionnelle du juge administratif : C. Huglo, « L'inéluctable prise en compte du dommage écologique par le juge administratif, les suites de l'arrêt Erika de la Cour de cassation », *AJDA* 2013, 667.

⁶⁷ F. Nési, « État de la jurisprudence après l'Erika », *Environnement*, juil. 2012, dossier 3 ; Crim. 22 mars 2016 note M. Bacache, « Préjudice écologique et responsabilité civile », *JCP G* 2016 com. 647, à propos d'une pollution au fuel de l'estuaire de la Loire par la raffinerie de Donges, exploitée par Total ou CA Nouméa 25 février 2014 note M. Boutonnet, « L'après Erika devant les juges du fond », *JCP G* 2014 com. 557, suite au déversement d'acide sulfurique par un exploitant d'extraction de minerai et de production de nickel et cobalt.

⁶⁸ F.-G. Trébulle, « Et si le Code civil consacrait (enfin) la prise en compte du dommage environnemental ? », *Environnement et développement durable*, juil. 2012, repère 7 et déjà C. Huglo, « Le dommage écologique : un sujet de forte actualité », *Environnement* juil. 2007, repère 7.

⁶⁹ « Les enjeux d'une loi sur le préjudice écologique » et F. Quérier, « Que peut-on attendre de la restauration écologique dans la réparation du préjudice écologique ? », in « Les enjeux d'une loi sur le préjudice écologique », *Environnement* oct. 2014, dossier 1 et 11.

⁷⁰ A. Faro, « Inscrire le droit à réparation du préjudice écologique dans le Code civil, pourquoi faire ? », in Les enjeux d'une loi sur le préjudice écologique, *op. cit.*, dossier 18.

⁷¹ S. Penet, « Inscription du préjudice écologique dans le Code civil : les réserves de la FFSA », *Ibid.*, dossier 17.

⁷² E. Banel et C. Bellord, « La reconnaissance légale du préjudice écologique », *Ibid.*, dossier 16 préconisant la création d'un fonds alimenté par les industriels et les consommateurs.

⁷³ B. Parance, « Du rapport Jegouzo relatif à la réparation du préjudice écologique », *Gaz. Pal.* 31 oct. 2013, 5 ; M. Hautereau-Boutonnet, « Les répercussions sur la nature : le préjudice écologique », *Rev. juridique de l'environnement*, 2/2015, 244 et « Rapport Jegouzo – Les enjeux majeurs d'une loi sur le préjudice écologique, l'enseignement des droits étrangers », in « Les enjeux d'une loi sur le préjudice écologique », *op. cit.*, dossier 8.

⁷⁴ L. Neyret, « Le préjudice écologique : un levier pour la réforme du Droit des obligations », *D.* 2012, 2673 ; F.-G. Trébulle, « Quelle prise en compte pour le préjudice écologique après l'Erika ? », contribution présentée dans le cadre de la Table-Ronde Le préjudice écologique après l'Erika organisée au Sénat le 31 octobre 2012, *Environnement et développement durable*, mars 2013, étude 9.

⁷⁵ F. Alfonsi, « Les enjeux d'une directive sur le préjudice écologique », in Les enjeux d'une loi sur le préjudice écologique, *op. cit.*, dossier 21.

et ses modalités de réparation, prioritairement en nature. L'article 2226-1 fixe quant à lui, à dix ans, le délai de prescription de l'action propre au préjudice écologique⁷⁶. Celui-ci se définit désormais comme : « toute atteinte non négligeable aux éléments ou aux fonctions des écosystèmes ou aux bénéfices collectifs tirés par l'homme de l'environnement ». On peut également relever, que l'arrêt de la juridiction suprême s'inscrit dans la droite ligne de toutes les réflexions, menée en particulier par les professeurs G.-J. Martin et L. Neyret⁷⁷ relatives à l'instauration d'une Eco-nomenclature des préjudices environnementaux, à l'instar de la Nomenclature Dintilhac sur les dommages corporels⁷⁸.

Le contentieux de l'*Erika* a également montré que les personnes physiques telles que les pêcheurs à pied ou commerçants pouvaient obtenir réparation de leur préjudice d'affection suite à la perturbation de leur cadre de vie, de leur relation avec la nature ayant provoqué leur souffrance morale⁷⁹.

Hormis les grandes décisions de justice ayant défrayé la chronique, depuis la première instance jusqu'à la cassation, en passant par l'appel, plusieurs recours, beaucoup moins relayés dans l'opinion publique, intéressant le droit de l'environnement ont visé à obtenir des compensations suite à différents dommages causés par la marée noire.

B) L'APPRECIATION FAVORABLE DE CERTAINS CONCEPTS TRADITIONNELS POUR LES MODALITES DE REPARATION DES AUTRES PREJUDICES

Ainsi, l'arrêt rendu le 17 décembre 2008⁸⁰ par la 3^{ème} chambre civile de la Cour de cassation, après une question préjudicielle posée par un arrêt du 28 mars 2007⁸¹ à la Cour de Justice des Communautés Européennes avec réponse, sous forme d'une interprétation téléologique⁸², par l'arrêt du 24 juin 2008⁸³, a partiellement cassé l'arrêt de la cour d'appel de Rennes du 13 février 2002⁸⁴, ayant confirmé le jugement du tribunal de commerce de Saint-Nazaire du 6 décembre 2000⁸⁵, en précisant qu'une marchandise, en l'occurrence le fuel lourd, pouvait

⁷⁶ L. Neyret, « La consécration du préjudice écologique dans le Code civil », *D.* 2017, 924.

⁷⁷ Entretien in *Gaz. Pal.* 19 avril 2012, 8 et déjà la proposition in « Naufrage de l'*Erika* vers un droit commun de la réparation des atteintes à l'environnement », *D.* 2008, 2688 ; V. également la proposition de M.-C. Camproux-Duffrène et D. Guihal, *op. cit.*, 473.

⁷⁸ M.-P. Blin-Franchome, « Le préjudice environnemental dans tous ses états », *Lamy Droit des affaires* janv. 2013.

⁷⁹ *Ibid.*

⁸⁰ Commentaire J.-P. Beurier in *Neptunus* 2009/1 ; « Nouveau cas de responsabilité civile », *Environnement*, mars 2009, comm. 27 ; B. Parance, « Affaire *Erika* : la Cour de cassation prend parti sur l'application de la législation relative aux déchets », *Lamy droit civil*, juin 2009, 15 ; I. Corbier, « Affaire *Erika* : la Cour de cassation suit le juge européen », *DMF* février 2009, 143 ; C. Lepage, « Affaire *Erika* : la suite », *BDEI* janv. 2009, 25.

⁸¹ Note P. Trouilly in *Environnement* 2007, comm. 240.

⁸² Note F. Chaltiel, « L'affaire de l'*Erika* devant la Cour de cassation. Le droit communautaire bienfaiteur de l'environnement », *LPA* n° 256-259 des 25-26 décembre 2008, 7-12, saluant en l'occurrence le dialogue des juges nationaux et européens. Terme repris par A. Chaminade, « Notion de déchet et mise en œuvre du principe pollueur-payeur », *JCP G* 2009 comm. 10079.

⁸³ Note P. Billet, « Qualification et disqualification du pétrole échappé de l'*Erika* et application du principe pollueur-payeur », *Environnement*, nov. 2008 comm. 154 ; C. London, « La marée noire de l'*Erika* : le déchet et son détenteur face au juge communautaire », *BDEI* sept. 2008, 15 ; L. Gard, « L'affaire *Erika* sous l'angle des déchets », *Rev. de Droit des transports* sept. 2008, 42 ; N. De Sadeleer, « Arrêt *Erika* : le principe pollueur payeur et la responsabilité pour l'élimination des déchets engendrés par le naufrage d'un navire pétrolier », *Journal de droit européen* oct. 2008, 239 ; O. Cachard, « Un demandeur peut-il obtenir du Droit communautaire ce que le Droit maritime lui interdit de demander ? », *DMF* sept. 2008, 704 et déjà F. Nési, « La marée noire consécutive au naufrage de l'*Erika* relève-t-elle de la législation sur les déchets ? » et B. Steinmetz, « De la responsabilité du propriétaire et du producteur de fioul lourd en cas de catastrophe maritime » (dossier spécial *Erika*), *Droit de l'environnement*, mars 2008, 18 et 23.

⁸⁴ Note P. Trouilly, *Environnement* 2002, comm. 51 ; C. Robin, « La réparation des dommages causés par le naufrage de l'*Erika* : un nouvel échec à l'application du principe pollueur-payeur », *RJ.E* 1/2003, 31.

⁸⁵ Obs. P. Billet, « Du résidu non déchet issu d'une épave : à propos de la qualification juridique des produits échappés de l'*Erika* », *Droit de l'environnement*, 2001, 240 ; C. Robin, « *Erika* : l'impossible recherche de responsabilité », *JAC* n° 10, janv. 2001.

devenir un déchet, suite à son déversement en mer⁸⁶. Le vendeur et l'affrètement pouvaient, dès lors en être considérés comme producteur, charge à la cour d'appel de renvoi de Bordeaux de déterminer leur responsabilité engagée sur le fondement du principe pollueur-payeur. Ce qui permettait bien à la commune de Mesquer (Loire-Atlantique) qui invoquait, principalement trois fondements : la responsabilité du fait des choses, la responsabilité du fait des produits défectueux et l'obligation de dépollution, d'obtenir une indemnisation complémentaire à celle du FIPOL en invoquant l'article L. 541-2 du Code de l'environnement ayant transposé la directive 75/442/CEE du 15 juillet 1975 sur les déchets.

En revanche, le Conseil d'État a, par un arrêt du 10 avril 2009 *Commune de Batz-sur-Mer*⁸⁷ (Loire-Atlantique), annulé un arrêté municipal ayant enjoint à *TOTAL* de nettoyer son littoral en estimant que le groupe pouvait seulement être tenu d'une obligation subsidiaire de prise en charge financière et non de procéder aux opérations matérielles de dépollution. La même haute juridiction administrative avait également par son arrêt du 30 septembre 2005 *Cacheux*⁸⁸, confirmant celui de la cour administrative d'appel de Nantes du 14 octobre 2003⁸⁹ refusé de faire droit à un surfeur ayant demandé à plusieurs préfets des départements concernés de dresser un procès-verbal de contravention de grande voirie à l'encontre des responsables de la pollution. La décision de refus se trouvant justifiée par un motif d'intérêt général.

L'arrêt de la troisième chambre civile de la Cour de cassation du 17 mars 2010⁹⁰ a rejeté, en raison de l'existence de stocks, la demande d'indemnisation du préjudice économique de la coopérative agricole *les Salines de Guérande* qui avait dû arrêter sa production et l'atteinte à l'image de marque, mais a accepté de réparer les surcoûts dus à la pollution.

Plus méconnu, est le jugement du tribunal administratif de Paris en date du 12 juillet 2013 *Société « France pélagique », Société Prins Bernhard, Société Sandettie*⁹¹ ayant rejeté les requêtes de plusieurs sociétés fondées sur la méconnaissance des principes de confiance légitime et de sécurité juridique, pour contester la décision 2008/936/CE du 20 mai 2008 de la Commission européenne ayant déclaré incompatibles certaines aides accordées suite au naufrage et ayant pour conséquence de fausser la concurrence.

Gageons qu'en dépit de sa modestie légendaire, le dédicataire ne saurait réprimer une certaine fierté légitime en constatant - qu'à l'instar de l'exemple que nous avons retenu à dessein - dans tant d'autres drames qui lui ont tristement fourni l'opportunité de s'illustrer

⁸⁶ B. Rolland, « Responsabilité environnementale : le fioul lourd est-il un déchet ? », *BJS* avril 2009, 366, explicitant parfaitement le changement de qualification juridique de la marchandise transportée.

⁸⁷ Concl. I. Da Silva, « Naufrage de l'*Erika* et droit des déchets », *LPA* n° 127 du 26 juin 2009, 10-20 ; J.-P. Bugnicourt, « Affaire *Erika* : le Conseil d'État recadre les prétentions des victimes », *Lamy droit civil*, juin 2009 ; M.-C. Rouault, « La société *Total* ne pouvait être mise en demeure d'éliminer les résidus d'hydrocarbure provenant de l'*Erika* », *JCP G* 2009 comm. 10080 ; D. Fonseca, « *Total* n'était pas tenu de procéder à la dépollution des déchets provenant de l'*Erika* », *AJDA* 28 décembre 2009 p. 2464 ; L. Grard, « L'affaire de l'*Erika* sous l'angle de la directive déchet : le Conseil d'État après la Cour de justice et la Cour de cassation », *Revue de droit des transports* juin 2009 p. 38.

⁸⁸ C. Roche et M. Touzeil-Divina, « Sur la plage abandonnée... Cabanage et pétrolier ! », *LPA* 5-6 juin 2006, 12 ; P. Trouilly, « Naufrage de l'*Erika* et contraventions de grande voirie », *Environnement* nov. 2006 com. 74 ; P. TERNEYRE, note in *RFDA* 2005, 1217 ; « L'application du régime des contraventions de voiries aux pollutions marines » in *Droit administratif* nov. 2005, 22 ; C. Huglo, « Marées noires : application du droit commun ou du droit spécial ? », *Environnement*, fév. 2006, repère 2.

⁸⁹ S. Le Briero, « Regard associatif sur la catastrophe de l'*Erika* : le naufrage de la contravention de grande voirie », *Revue Juridique de droit de l'environnement* oct. 2004, 185 et dans le même sens CAA Bordeaux 30 déc. 2004, note D. Deharbe et E. Podraza « La pollution de l'*Erika* n'est pas justiciable d'une contravention de grande voirie ! », *Environnement* juin 2005, chron. 5.

⁹⁰ Note G. J. Martin, in *Revue Juridique de l'Environnement* 1/2011, 133.

⁹¹ N° 1115953, 1204350, 1204351, V. concl. A. Fort-Besnard, « La récupération, par l'État, des aides versées aux entreprises de pêche après le naufrage de l'*Erika* et la tempête de 1999 : le juge administratif, juge communautaire », *JCP A* 2013, comm. 2346.

dans les prétoires, les victimes⁹² se sont, par un réflexe désormais quasi inné, spontanément tournées vers le juge répressif⁹³, contribuant à l'émergence d'un véritable Droit pénal des catastrophes⁹⁴ dont la postérité retiendra, à jamais, qu'il fut le concepteur⁹⁵.

⁹² V. sur ce point le témoignage édifiant de la Présidente de l'association amis des collectifs marée noire, M. Colin, « Des citoyens dans un grand procès pénal : l'*Erika* », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique* 2014, 273 relatant le rôle déterminant de photos du pont du navire avant le naufrage fourni par son association.

⁹³ P. Bonassies, « Affaire *Erika* : et si les victimes avaient agi devant les juridictions civiles ? », *DMF* fév. 2014, 103 ; P. Simon, « Le jugement *Erika* met-il à mal le droit maritime ? », (synthèse des XVIème Journée Ripert organisée par l'Association Française du Droit Maritime), *DMF*, sept. 2008, 748 et pour un semblant d'incompréhension et de désapprobation : P. Delebecque, « L'arrêt *Erika* : un grand arrêt de Droit pénal, de Droit maritime ou de Droit civil ? », *D.* 2012, 2711.

⁹⁴ S. Grunwald et C. Saas, « Regards croisés sur les catastrophes pétrolières : de l'*Amoco Cadiz* à l'*Erika*, le regard du pénaliste », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, 2009, 380, dressant une analogie avec l'explosion de l'usine AZF à Toulouse, l'incendie du tunnel du Mont-Blanc ou le crash du Mont Sainte-Odile.

⁹⁵ C. Lienhard, « Pour un droit des catastrophes », *D.* 1995, 91.

