

## **Commentaire de l'arrêt 1317 de la 3<sup>o</sup> ch. civ. De la Cour de Cassation du 17 décembre 2008 : Commune de Mesquer c/ Total France**

A la suite du naufrage de l'Erika le 12 novembre 1999, le rivage de la commune de Mesquer en Loire Atlantique avait été atteint par des nappes de fuel n° 2 provenant des cales du caboteur pétrolier. La commune avait du faire face à des dépenses exceptionnelles pour nettoyer ses côtes. Afin de couvrir complètement ces dépenses (ce qu'en aucun cas une indemnisation par le FIPOL n'aurait pu couvrir compte tenu du nombre de demandes) la commune avait assigné deux sociétés du groupe pétrolier (la société Total-raffinage-distribution et la société Total international ltd) en paiement des dépenses engagées au titre des opérations de nettoyage et de dépollution de son territoire. Le fondement de la demande reposait sur l'article L 541-2 du code de l'environnement selon lequel « toute personne qui produit ou détient des déchets de nature à produire des effets nocifs... est tenu d'en assurer ou d'en faire assurer l'élimination ». Il s'agit de la transposition en droit interne d'une disposition de la Directive 75/442/CEE du 15 juillet 1975 (modifiée) relative aux déchets. Déboutée en première instance, la commune fit appel devant la Cour d'appel de Rennes qui confirma le jugement et débouta à son tour la plaignante dans son arrêt du 13 février 2002, au motif que les sociétés défendresses ne pouvaient être considérées comme productrice ou détentrices de déchets. En effet, elles avaient chargé à bord de l'Erika du fuel n° 2 tel que défini par l'arrêté du 18 septembre 1967, qui est un produit pétrolier n'ayant été transformé en déchet que du fait du transport et non du leur. La commune ne se décourageant pas présenta un pourvoi en cassation. La Cour de Cassation, du fait de la Directive communautaire, posa une question préjudicielle à la Cour de Justice des Communautés Européennes le 28 mars 2007, sur la définition du déchet au sens de la Directive de 1975. La CJCE a rendu son arrêt le 24 juin 2008 qui apporte des précisions intéressantes :

- 1) des hydrocarbures accidentellement déversés en mer étant mélangés avec de l'eau puis des sédiments et s'échouant sur une côte sont bien des déchets au sens de la Directive car ils ne peuvent plus être exploités et commercialisés sans une transformation préalable.
- 2) le propriétaire des hydrocarbures et l'affréteur du navire de transport peuvent être considérés comme détenteur de ces déchets s'il est prouvé qu'ils ont contribué au risque de pollution en ne prenant pas les mesures nécessaires pour éviter le naufrage notamment lors du choix du navire de transport.
- 3) si le coût de l'élimination des déchets n'est pas pris intégralement en charge par le propriétaire du navire, l'affréteur ou le Fonds d'indemnisation, le droit de l'Etat membre doit permettre qu'il soit supporté par le producteur du produit générateur du déchet conformément au principe du pollueur-payeur, car il a contribué par son activité au risque de survenance de pollution.

La Cour de Cassation a rendu son arrêt le 17 décembre 2008 en cassant l'arrêt de la Cour d'appel sur deux points essentiels :

- la société Total n'était plus détentrice du fuel n° 2
- la commune de Mesquer n'est pas fondée à invoquer les dispositions de la loi française introduisant la Directive de 1975 sur les déchets.

La Cour reprend les arguments de la CJCE sur ces moyens pour réfuter le raisonnement de la Cour d'appel.

Dans ces conditions, toute personne qui a produit un déchet susceptible de nuire à l'environnement ou de porter atteinte à la santé de l'homme est tenu d'en assurer l'élimination comportant la collecte, le stockage, le tri, le transport, et le traitement du déchet. L'article 15

de la Directive permet de considérer le vendeur et l'affréteur comme producteurs du déchet défini à l'article 1°. Dans la mesure où l'affréteur a contribué à la survenance de la pollution en ne prenant pas les mesures appropriées dans le choix du navire, il doit être reconnu responsable car il a contribué au risque. Ceci d'autant plus que le Fonds d'indemnisation ne peut prendre en charge la totalité du coût du dommage du fait de l'épuisement du plafond prévu, or la victime doit être indemnisée.

Ainsi, après huit ans de procédure la commune de Masquer a obtenu gain de cause pour couvrir ses frais engagés du fait de la pollution de ses côtes par la marée noire de l'Erika. Cet arrêt est important car il précise qu'une marchandise peut devenir déchet et que son propriétaire en est toujours responsable ; il est également intéressant car il reconnaît que l'affréteur a fait preuve de négligence en choisissant le premier navire disponible à moindre coût pour transporter sa cargaison ; il l'est enfin car il reconnaît que la victime doit être complètement indemnisée du dommage subi. Ces deux derniers points ont fait également l'objet d'âpres débats lors du procès de l'Erika devant le TGI de Paris qui a abouti au jugement du 16 janvier 2008 reconnaissant également la responsabilité de l'affréteur qui a fait preuve de négligence dans le choix du navire affrété.

Cet arrêt de cassation conforte le droit de l'environnement qui cherche depuis plus de vingt ans à engager la responsabilité des acteurs économiques, malgré de nombreux espaces de non droit, afin de protéger les victimes des dommages. Enfin l'arrêt de la CJCE applique sans détour le principe du pollueur-payeur comme principe de droit communautaire de l'environnement.

Reste le problème du fondement du recours : le déchet. Bien que cette affaire ait donné l'occasion à la CJCE de se prononcer sur ce sujet, ce qui permettra une meilleure application à l'avenir de la Directive et bien que ceci ait permis de démontrer qu'un produit commercial pouvait devenir déchet à la suite de transformations en cours de transport et hors de la volonté de son propriétaire, on peut regretter le choix à cette qualification pour les affaires à venir. En effet, la qualification de déchet sera toujours soumise à discussion au cas par cas lors d'un événement survenu pendant un transport par mer. Chaque affaire exigeant l'apport de preuves de la qualification de déchet soumises à l'appréciation contingente d'un juge.

Il nous aurait semblé préférable que la commune plaide une qualification moins sujette à caution et bien connue des maritimistes : l'épave.

En effet la loi 61-1262 du 24 novembre 1961 relative à la police des épaves maritimes modifiée par la loi 82-990 du 23 novembre 1982 introduit la nécessité de faire cesser le danger que peut constituer une épave. Or l'article 1° du décret 61-1547 du 26 décembre 1961 modifié par les décrets 78-847 du 3 août 1978 et 85-632 du 21 juin 1985 fixant le régime des épaves maritimes définit comme épave entre autres, (al. 4) « les marchandises jetées ou tombées à la mer » et (al. 5) généralement tous objets ... dont le propriétaire a perdu la possession et qui sont soit échoués sur le rivage dépendant du domaine public, soit trouvés flottant ou tirés du fond ... ». En vue de supprimer le caractère dangereux de tout ou partie d'épave coulée, échouée ou dérivante notamment quand elle constitue ou menace de constituer une cause de pollution pour l'environnement, il peut être procédé à sa récupération, à son enlèvement ou à sa destruction. Dans ce but l'autorité administrative peut mettre en demeure le propriétaire de l'épave de l'enlever. En cas d'inaction du propriétaire, l'administration peut procéder aux opérations nécessaires aux frais et risques du propriétaire (article 7), elle peut faire procéder à la récupération ou l'enlèvement ou à toute opération nécessaire au cas où l'épave constitue un danger grave et imminent pour (entre autres) l'environnement (article 9). Un tel fondement aurait permis de rechercher et de condamner le propriétaire de la cargaison - épave dans tous les cas, sans avoir à se soucier du changement de nature juridique du produit en déchet qui n'ajoute pas à la clarté dans le monde déjà fort complexe du droit de l'environnement marin.

Jean-Pierre BEURIER