
La responsabilité écologique en question : d'une "ère de la négligence" à un impératif de responsabilité

The ecological responsibility in question: from an "era of oversight" to an imperative of responsibility

Helga-Jane Scarwell

 <https://www.peren-revues.fr/pollutionatmospherique/1034>

DOI : 10.4267/pollution-atmospherique.1034

Référence électronique

Helga-Jane Scarwell, « La responsabilité écologique en question : d'une "ère de la négligence" à un impératif de responsabilité », *Pollution atmosphérique* [En ligne], 217 | 2013, mis en ligne le 19 avril 2013, consulté le 27 février 2026. URL : <https://www.peren-revues.fr/pollutionatmospherique/1034>

Droits d'auteur

CC-BY

La responsabilité écologique en question : d'une "ère de la négligence" à un impératif de responsabilité

The ecological responsibility in question: from an "era of oversight" to an imperative of responsibility

Helga-Jane Scarwell

PLAN

1. Les termes du débat
 2. La dynamique positive initiée par la catastrophe
 3. Éclairage juridique sur la responsabilité environnementale
 4. Le préjudice écologique : une consécration juridique dans l'affaire *Erika* ?
- Conclusion

TEXTE

1. Les termes du débat

- 1 Le débat autour de la responsabilité écologique est encore loin d'être clôturé ; l'affaire *Erika* l'a rouvert en laissant entrevoir des pistes possibles.
- 2 Ce qu'a certainement révélé l'affaire *Erika* par son retentissement médiatique, c'est la (re)découverte du préjudice écologique ou sa consécration, la question de sa réparation et, plus globalement, de la réparation des atteintes à l'environnement. Cet intérêt ne tient pas simplement à l'enjeu qui s'attache à la réforme du droit de l'environnement dont certains principes seraient jugés anciens. Pendant plusieurs années, plusieurs mois, plusieurs semaines, la presse, notamment à travers les marées noires¹, s'est fait l'écho de réflexions renvoyant à des débats philosophiques classiques opposant, schématiquement, une conception anthropocentrique (positivisme) à une conception « écocentrique » (*deep ecology*) des rapports de l'homme à la nature, le point consistant à déterminer si la nature existe indépendamment de l'homme, si elle lui serait soumise ou si celui-ci serait soumis. Autrement dit juridiquement : la nature a-t-elle des

droits ? L'Homme peut-il ainsi disposer à volonté des choses et, si oui, en quoi le droit semble-t-il réservé aux hommes et exclure la nature ? Ou encore existe-t-il un dommage écologique « pur » ou un « préjudice écologique », ou bien faut-il n'appréhender ce dommage qu'au travers des services que la nature rend à L'Homme (Rémond-Gouillou, 1989) ?

- 3 Dès le naufrage de l'*Erika* (12 décembre 1999) et pendant plusieurs semaines, des collectifs de citoyens se sont créés dans tout l'hexagone et de nombreux débats ont été organisés donnant lieu parfois à des querelles, de manière plus ou moins formalisées, sur le fait de savoir si les collectivités territoriales pouvaient prétendre à réparation ou non du préjudice écologique subi. Bien que le dommage ait été une réalité scientifiquement constatée et socialement ressentie, un point d'interrogation demeurait : qui avait intérêt à en demander réparation ?
- 4 Au-delà du constat de désolation des côtes bretonnes, la réparation ne peut être envisagée par le droit que sous certaines conditions.
- 5 En définitive, le naufrage de l'*Erika* a-t-il contribué à renforcer ou à amplifier la notion de dommage écologique envisagé comme le dommage causé par la nature à l'Homme, ou comme le dommage causé à la nature, indépendamment ou abstraction faite de ses conséquences pour l'Homme ? La multiplication des atteintes à l'environnement, c'est-à-dire d'une part aux écosystèmes et, d'autre part, à l'environnement au sens où l'Homme doit vivre avec la nature, a des conséquences tant spatiales que temporelles qui sont susceptibles d'amputer le patrimoine des générations futures. Aussi, l'anticipation des crises environnementales (Larrère, 1997) qui ont tendance à se démultiplier dans la société d'aujourd'hui centrée sur la répartition des risques (Beck, 2001) suggère une éthique de la responsabilité (Jonas, 1998). Autrement dit, le risque n'est plus une menace extérieure mais bien un élément constitutif de la société (Guilhou, Lagadec, 2002) dont l'enjeu social justifie l'émergence notamment du principe de précaution.

2. La dynamique positive initiée par la catastrophe

- 6 Comme le souligne Michel Prieur : « Les lacunes dans le droit de l'environnement tendent petit à petit à se combler avec les ans et les catastrophes, signal d'alarme pour créer du droit nouveau » (2004, p. 384). Ainsi, si le droit de l'environnement progresse au rythme des catastrophes² et grâce à l'intervention du juge, est-il pour autant suffisamment armé pour affronter les défis de notre temps ? En outre, peut-on pour autant qualifier les catastrophes de forces créatrices de droit ou de source du droit (Ripert, 1955) ? Avec Ripert, nous pensons qu'il ne faudrait pas s'en remettre à la survenance d'une catastrophe plutôt qu'à la volonté humaine pour créer la règle juridique d'autant qu'« il n'est pas de règle juridique qui soit imposée fatalement par les faits. Seules les volontés humaines créent des règles de vie » (Ripert, 1955, p. 73). Enfin, et c'est aussi le fond du débat, on ne saurait confondre le motif de la loi et sa cause (Ripert, 1955, p. 84).
- 7 Si le naufrage de l'Erika a contribué globalement au renforcement du droit, ce droit reste-t-il suffisant pour prévenir les futurs naufrages et leurs effets dommageables ? En l'occurrence, le naufrage de l'Erika a-t-il influé l'action jurisprudentielle et/ou engendré une action législative et réglementaire prolifique susceptible de faire avancer durablement le préjudice écologique et *in fine* la responsabilité écologique ?
- 8 Cela nous conduit à nous interroger sur la qualité et l'efficacité du droit de la responsabilité environnementale.

3. Éclairage juridique sur la responsabilité environnementale

- 9 Certes, les dommages causés à la nature ont forcé son étude et ont révélé ses particularités ; cependant, l'application des moyens juridiques traditionnels aux réalités écologiques, phénomènes complexes, interdépendants et progressifs, ont induit certaines controverses qui ont donné naissance à la notion originale de dommage écologique, tant dans le droit européen³ que national⁴.

Toutefois, comme le souligne olivier Fuchs (2011, p. 23) : « *la définition communautaire reprise en droit français manque sur certains points d'ambition* », car le dommage pour être réparé doit être qualifié de grave alors même que ni la directive communautaire du 21 avril 2004, ni la loi du 1^{er} août 2008 ne définit de seuil ou d'échelle de gravité. Par ailleurs, les dommages causés à l'environnement ou la menace imminente de dommages sont constitués par les détériorations directes et indirectes mesurables de l'environnement. Enfin, sont notamment exclus du champ d'application de la responsabilité environnementale les dommages causés par une pollution diffuse, excepté lorsque le lien de causalité entre le dommage ou la menace de dommage et les activités est établi. Rappelons que la responsabilité environnementale repose aussi sur le **principe du pollueur-payeur**, affirmé à la fois par **l'article 4 de la Charte de l'environnement** : « *Toute personne doit contribuer à la réparation des dommages qu'elle cause à l'environnement, dans les conditions définies par la loi* » et par **l'article L. 110-1 du code de l'environnement**, qui consacre « 3°) Le principe pollueur-payeur, selon lequel les frais résultant des mesures de prévention, de réduction de la pollution et de lutte contre celle-ci doivent être supportés par le pollueur ». Peut-on pour autant surmonter les obstacles et les défis pour faire de la responsabilité environnementale une réalité juridique⁵ ?

4. Le préjudice écologique : une consécration juridique dans l'affaire *Erika* ?

10 Nous pouvons affirmer que c'est la patine de la jurisprudence qui a consolidé progressivement les règles relatives à la reconnaissance du préjudice écologique⁶, même si les exemples sont peu nombreux en raison des difficultés à satisfaire les exigences traditionnelles du droit de la responsabilité civile ou pénale, lorsque seul l'environnement est atteint.

11 Partant du constat que le préjudice écologique existe pour les collectivités territoriales et les associations de défense de l'environnement, la chambre criminelle de la Cour de cassation⁷, réunie en formation

plénière, a dans le cadre de l'affaire Erika, « justifié, l'allocation d'indemnités propres à réparer le préjudice écologique, consistant en l'atteinte directe ou indirecte portée à l'environnement et découlant de l'infraction » constatée (Arrêt n° 3439 du 25 septembre 2012, Chambre criminelle, p. 255). Quel est l'apport et la portée de l'arrêt de la Cour de cassation dans le cadre de l'affaire Erika ?

- 12 **Rappelons les faits et les procédures en cours** : le 12 décembre 1999, l'Erika, navire vieux de vingt-cinq ans, battant pavillon maltais, affrété par le groupe français Total et appartenant à un armateur italien, fait naufrage avec 30 000 tonnes de fioul lourd (environ 19 700 tonnes se sont déversées, 6 400 tonnes d'hydrocarbures sont restées dans la partie avant immergée, et 4 700 tonnes dans la partie arrière) et souille 400 kilomètres de côtes, de la pointe du Finistère jusqu'en Charente-Maritime. 175 000 oiseaux sont mazoutés selon la Ligue de Protection des Oiseaux. Le pompage des hydrocarbures jusqu'à la surface s'est déroulé entre juin et septembre 2000. Des opérations de nettoyage ont été menées le long des quelque 400 kilomètres de côtes polluées. Selon le FIPOL (Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures), il s'agit d'une des plus importantes pollutions qu'ait connues le littoral français⁸.
- 13 Précisément, le pétrolier s'est cassé en deux à une trentaine de milles nautiques des côtes, c'est-à-dire en zone économique exclusive (ZEE). Or nous ne sommes plus dans les eaux territoriales, qui ne s'étendent pas au-delà des 12 milles et où la juridiction française est compétente, et pas encore en haute mer. Selon la Convention de Montego Bay (Convention des Nations-unies sur le droit de la Mer)⁹ et la convention dite Marpol¹⁰, cet "entre-deux-mers", autorise les États côtiers à sanctionner les rejets de pétrole en mer. La loi du 5 juillet 1983, alors en vigueur, permettait effectivement de punir tous les intervenants, du capitaine à l'affréteur, en cas de « *pollution involontaire des eaux territoriales* » notamment.
- 14 La onzième chambre correctionnelle du tribunal de grande instance de Paris, dans son jugement du 16 janvier 2008¹¹, a reconnu le préjudice écologique subi pour les départements qui s'étaient constitués partie civile, mais l'a refusé aux communes, au motif qu'elles n'avaient pas apporté la preuve de leurs compétences spéciales en matière

d'environnement. Le 30 mars 2010, la cour d'appel de Paris¹² avait confirmé les condamnations pénales pour pollution du groupe Total, affréteur du pétrolier *Erika*, de la société de classification Rina, de l'armateur Giuseppe Savarese et du gestionnaire Antonio Pollara. Les parties civiles (État, collectivités locales, associations de protection de l'environnement) avaient obtenu 200,6 millions d'euros de dommages et intérêts, dont environ 13 millions au titre de leur « préjudice écologique ». La cour d'appel de Paris avait étendu le bénéfice du préjudice écologique aux régions et aux communes au motif qu'il « *suffit qu'une pollution touche le territoire des collectivités territoriales pour que celles-ci puissent réclamer le préjudice direct ou indirect que celle-ci lui avait personnellement causé* ». L'arrêt de la cour d'appel soulignait en effet que ce préjudice est « personnel » à chaque collectivité territoriale » *car l'intérêt de la nation ne se confond pas avec celui de la commune, du département ou de la région* ». Enfin, pour les associations de défense de l'environnement, il confirme qu'elles peuvent bénéficier elles aussi d'une réparation pour préjudice moral et écologique.

- 15 Les condamnés se sont pourvus en cassation, et on s'est un instant demandé si la possible remise en cause de la notion de préjudice environnemental et écologique, avancée majeure obtenue au fil des *rounds* judiciaires, n'allait pas finalement constituer « *une catastrophe judiciaire qui s'apparenterait à un nouveau naufrage* » (Jacky Bonnemains, porte-parole de l'association environnementale Robin des bois). En effet, Didier Boccon-Gibod, avocat général à la Cour de Cassation, représentant le ministère public, avait soulevé plusieurs difficultés, dont une majeure : la loi n'aurait pas été conforme à la convention Marpol, qui réprime « les rejets », pas la pollution qu'ils engendrent. Il avait laissé entendre lors de l'audience de la Cour de cassation sur cette affaire, qu'il recommandait une « *cassation sans renvoi de l'arrêt attaqué* », c'est-à-dire une annulation définitive de la procédure, au motif que la justice française n'était pas compétente, car L'*Erika*, sous pavillon maltais, avait en effet coulé en dehors des eaux territoriales françaises, en zone économique exclusive (ZEE). Finalement, la Cour de cassation a confirmé, mardi 25 septembre 2012, toutes les condamnations prononcées dans l'affaire du naufrage de l'*Erika*¹³. Elle y a rajouté la responsabilité civile, dont Total, en tant qu'« *affréteur véritable* » de l'*Erika*, avait été exonéré par la cour

d'appel de Paris du fait d'une convention internationale. Autrement dit, elle règle d'abord la question de forme portant sur la compétence du juge pénal français et décide d'écarter l'article 113-12 du code pénal français portant sur la ZEE pour lui substituer un texte international de portée générale : la CNUDM. Cette solution que certains considèrent comme « *une interprétation teintée d'opportunisme* » (Camproux Duffrène *et al.*, 2012) s'inscrit dans une jurisprudence déjà affirmée pour régler les conflits de compétence apparaissant dans les affaires de pollutions marines¹⁴. Puis elle s'est prononcée sur les questions de fond à savoir les culpabilités des mis en cause. Une fois encore, profitant du flou de la formulation des textes, elle a considéré que la loi française du 5 juillet 1983 qui intègre la convention de Montego Bay (article 211.5) dans notre ordre juridique interne était certes plus stricte et plus protectrice de l'environnement que la règle internationale qu'elle est censée appliquer, cependant, elle n'en demeure pas moins conforme à l'esprit du droit international. Selon cette interprétation large, les États-parties à la convention ont la possibilité de renforcer la réglementation internationale qui ne constitue qu'une base minimum. La même logique allait prévaloir quant à la détermination des pénalement responsables entendus comme toutes les personnes responsables intervenant dans la chaîne du transport maritime. Total devra ainsi réparer les conséquences du dommage solidairement avec ses coprévenus, d'ores et déjà condamnés à des dommages et intérêts. La décision est lourde financièrement, mais elle est surtout symbolique, Total s'étant déjà acquitté des sommes dues (171 millions, Rina, une société italienne, ayant versé les 30 millions restants), précisant que ces versements étaient « définitifs ».

- 16 **Au regard des atteintes à l'environnement et des responsabilités des pollueurs, que faut-il retenir ? Faut-il se féliciter de la décision de la Cour de cassation ?**
- 17 La notion de dommage écologique est très controversée, tout en ayant gagné de l'autonomie par rapport au dommage en général. Pourtant, il « *constitue le symptôme le plus visible des conséquences de nos modes de vie et de nos excès sur l'environnement* » (Fuchs, 2011). Cette notion soulève un certain nombre de questions persistantes comme la base juridique de la responsabilité environnementale, qui

peut engager l'action, et quelles doivent être les modalités de réparation ?

- 18 En effet, il faut faire la différence entre le dommage (l'atteinte portée à quelque chose ou à quelqu'un, fait objectif) et le préjudice (fait subjectif ressenti ou subjectivation du dommage) pour définir ensuite le dommage écologique qui, lui, est une atteinte collective et non individuelle. La vision individualiste du code civil fait majoritairement prévaloir la reconnaissance du préjudice considéré comme la lésion d'un droit d'un individu. Ce qui n'exclut pas ponctuellement la réparation d'atteintes à un intérêt collectif entendu de façon restrictive comme « *le dommage causé à autrui* ». En énonçant que « *Tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer* », l'article 1382 ne permet pas de donner de fondement juridique solide à la condamnation de celui qui cause à l'environnement un dommage. Reste à savoir si l'environnement conçu comme patrimoine commun de l'humanité est couvert par la notion d'autrui, ou si des intérêts collectifs fondamentaux peuvent eux aussi relever de cette notion ? Pour l'instant, le code civil ne fait référence qu'aux dommages causés à autrui et pas encore à la réparation des atteintes à l'environnement. C'est pourquoi il reste difficilement réparable sur le plan juridique, ce qui appelle à une évolution du droit en vigueur. Autrement dit, en cas d'atteinte à l'environnement, le juge n'a admis que le dommage écologique dérivé appelé aussi le dommage pollution. Aussi, toute la question consiste à déterminer qui ressent ce dommage et qui pourra en demander réparation. Une autre question, tout aussi importante, concerne la question de l'évaluation de ce dommage écologique. Certaines évaluations posent problème et, en fin de compte, il y a toujours quelque chose qui n'est pas évaluable et qui fait partie du dommage écologique. Si l'arrêt de la Cour de cassation constitue une avancée jurisprudentielle dans la reconnaissance du préjudice, désormais incontestable, ne conviendrait-il pas d'avoir une définition juridique de la notion de dommage écologique qui ne dépendrait pas d'une interprétation large des textes et qui plaiderait en définitive pour une adaptation raisonnée du droit de la responsabilité afin de permettre la mise en œuvre effective d'une responsabilité pour dommage écologique ?

- 19 Dans cette perspective, un certain nombre de voix ont réclamé une meilleure prise en compte du préjudice écologique¹⁵, ce qui implique

une identification opérationnelle de la notion de dommage écologique donnant lieu à un nouveau gisement d'obligations pour les pollueurs potentiels. Dès 2007, Corinne Lepage suggérait de créer l'article 1382-1 du Code civil : « *Tout fait quelconque de l'homme, qui cause à l'environnement un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer* »¹⁶ (Lepage, p. 65). L'objectif était d'insérer dans le Code civil, juste après le texte le plus emblématique en matière de responsabilité, un principe général de responsabilité civile pour dommage à l'environnement – ce qui n'était pas redondant avec le projet de transposition de la directive européenne qui n'abordait pas la question de la responsabilité civile. Le choix proposé par le prérapport Lepage consistait à se caler sur la formule superbe de l'article 1382 du Code civil en remplaçant uniquement le terme « autrui » par « l'environnement ». Il s'agissait en réalité de donner une formulation « civiliste », du principe pollueur-payeur. Plus récemment, en 2012, la commission environnement du club des juristes¹⁷ a, notamment lors d'une conférence de presse (14 mars 2012), suggéré des propositions autour de la création d'une action civile environnementale : une proposition principale consistant à définir les modalités du principe de réparation du préjudice écologique devant le juge civil, assortie de trois propositions concernant respectivement la base juridique de l'action en responsabilité environnementale, les titulaires de l'action et le renforcement de l'expertise environnementale¹⁸. Dans le prolongement de ces propositions, le sénateur Bruno Retailleau a déposé, en mai 2012, une proposition de loi visant à introduire le préjudice écologique dans le code civil. Enfin, la cour ayant reconnu la responsabilité civile des personnes à l'origine de la pollution, elle en déduit une obligation à réparer tant les dommages matériels, qu'économiques et moraux mais aussi le préjudice écologique. À cet effet, elle valide la réparation du préjudice écologique par le biais de l'indemnisation, ce qui reste discutable et pose à nouveau la question du caractère marchand ou non marchand de ce dernier.

Conclusion

- 20 En choisissant de consacrer la notion de « préjudice écologique », la Cour de cassation a donné une définition jurisprudentielle ambitieuse du préjudice écologique, autonome et distinct du préjudice moral ou matériel qui fera date, puisqu'il est, dans cette affaire, constitué par la

seule dégradation d'un environnement sans qu'un homme ou une personne morale en soit victime. Toutefois, en validant une lecture environnementaliste, consistant à interpréter le droit maritime en fonction du droit de l'environnement, elle incite les entreprises à anticiper les risques tant financiers qu'écologiques mais ne peut garantir que cette décision s'appliquera partout. Alors, il serait bon, par exemple, selon la formule de Victor Hugo, de faire rentrer le droit dans la loi pour donner un fondement stable aux atteintes à l'environnement. En réponse à une question d'actualité¹⁹, Delphine Batho, ministre de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, a déclaré que « *s'agissant du code civil, Mme Taubira, garde des Sceaux, a d'ores et déjà engagé une réforme de grande ampleur de notre droit de la responsabilité. C'est donc sous sa conduite que ces réflexions se poursuivront* ». Les attentes suscitées par cette déclaration sont grandes. L'affaire Erika a offert l'impulsion qui manquait à une dynamique de réparation du préjudice écologique indissociable des objectifs de développement durable.

BIBLIOGRAPHIE

Beck U. La société du risque. Sur la voie d'une autre modernité. Paris, 2001, Aubier.

Camproux-Duffrene MP, Jaworski V, Sohne J. La loi française *versus* le droit maritime international dans l'arrêt Erika : la victoire du droit de l'environnement, *Droit de l'environnement*, 2012 ; 207 : 371-379.

Fuchs O. Le dommage écologique, Paris 2011, éditions Rue d'Ulm.

Guilhou X, Lagadec P. La fin du risque zéro, édition d'Organisation, 2002, 316 p.

Jonas H. Le principe de responsabilité. Une éthique pour la civilisation technologique, Paris 1998, 2002, Flammarion.

Larrere C et R (dir.). La crise environnementale, Paris 1997, INRA.

Martin G (dir.). Le dommage écologique, rapport au comité du programme interdisciplinaire de recherche sur l'environnement, Paris, 1989.

Prieur M. « Le droit français de l'environnement au xx^e siècle », dans *Mélanges modernes : mouvement du droit public*, Paris 2004, Dalloz, p. 384.

Remond-Gouillou M. Du droit de détruire. Essai sur le droit de l'environnement, Paris 1989, PUF.

Ripert G. Les Forces créatrices du droit, Paris 1955, LGDJ.

Serres M. Le contrat naturel, François Bourin, 1990, p. 80-1. Réédition par

Flammarion en 1992.

NOTES

1 . On citera le naufrage du pétrolier *Torrey-Canyon*, battant pavillon libérien, le 18 mars 1967, qui entraîne le déversement de 121 000 tonnes de pétrole dans la Manche. Le 16 mars 1978, nouveau naufrage d'un pétrolier battant pavillon libérien, l'*Amoco-Cadiz*, et nouvelle marée noire au large des côtes bretonnes. Cette fois, ce sont 227 000 tonnes d'hydrocarbures qui sont déversées et 360 km de côtes touchées, de Brest à la baie de Saint-Brieuc. Le naufrage de l'*Erika*, pétrolier battant pavillon maltais, le 12 décembre 1999, au large de la Bretagne. Le 13 novembre 2002, le *Prestige*, pétrolier libérien sous pavillon des Bahamas, se casse en deux, victime d'une voie d'eau, et dérive pendant six jours dans l'Atlantique, avant de couler au large de l'Espagne. Il laisse s'échapper 60 000 tonnes de brut qui polluent 2 600 km de côtes et atteint les côtes françaises.

2 . À titre d'exemple, le naufrage du pétrolier *Erika* au large des côtes françaises, en décembre 1999, a marqué le point de départ de nouveaux développements dans la mise en place de la politique européenne de sécurité maritime. Trois mois seulement après cet accident, la Commission a adopté, le 21 mars 2000, une « Communication sur la sécurité maritime du transport pétrolier », qui était assortie d'un certain nombre de propositions d'actions concrètes, pour éviter que des accidents du même type puissent se reproduire. Le Conseil européen de Biarritz a souhaité l'adoption rapide du premier train de mesures dit « paquet Erika I » et a encouragé la Commission à proposer rapidement un deuxième train de mesures qui complète les trois propositions législatives présentées le 21 mars 2000. Ce deuxième train de mesures, qui vise à améliorer de manière durable la protection des eaux européennes contre les risques d'accidents et de pollution en mer, a été présenté le 6 décembre 2000. Il contient une proposition de directive et deux propositions de règlement (Paquet Erika II, décembre 2000). Le 23 novembre 2005, la Commission a adopté un troisième paquet de mesures législatives en matière de sécurité maritime. Il comportait 7 projets de texte, articulés autour de deux axes majeurs : la prévention renforcée des accidents et des pollutions et le traitement de la suite des accidents (Paquet Erika III, novembre 2005), l'ensemble ayant donné lieu à transposition législative en France.

- 3 . Directive européenne relative à la responsabilité environnementale, n° 2004/35/CE, JOUE n° L143 du 30 avril 2004.
- 4 . Loi du 1^{er} août 2008 relative à la responsabilité environnementale et à diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine de l'environnement, JO du 2 août 2008. Article L.161-1 du code de l'environnement et articles R 161-1 à R 161-5 du Code de l'environnement.
- 5 . Ce principe fondamental se décline à travers de nombreux régimes de responsabilité :
 - a) En droit administratif, la responsabilité du pollueur peut être notamment recherchée sur le fondement de la police des installations classées pour la protection de l'environnement, la police des déchets et, plus récemment, la loi du 1^{er} août 2008 relative à la responsabilité environnementale.
 - b) En droit civil, les dommages environnementaux peuvent être réparés ou indemnisés sur le fondement de régimes de responsabilité généraux de la responsabilité civile délictuelle ou quasi délictuelle, de la responsabilité sans faute (du fait des choses, du fait d'autrui, du fait des incendies, du fait des animaux, du fait des produits défectueux), de régimes de responsabilité spéciaux de la théorie des troubles anormaux du voisinage, de régimes spéciaux de responsabilité en cas de dommages causés par certains types de pollutions (hydrocarbures, installations nucléaires).
 - c) En droit pénal, les atteintes à l'environnement peuvent, en outre, être constitutives d'infractions pénales et sanctionnées.
- 6 . La réparation du dommage écologique a néanmoins été plus ou moins admise dans quelques espèces isolées : à propos des boues rouges en Corse (TGI Bastia, 8 décembre 1976, Dalloz 1977-427, note Rémond-Gouilloud) ou de la pollution de la baie de Seine (CA Rouen, 30 janvier 1984) », dans Michel Prieur, *Droit de l'environnement*, Dalloz, Précis, 5^e éd., 2004, p. 928.
- 7 . Arrêt n° 3439 du 25 septembre 2012, Chambre criminelle, Pourvoi n° 10-82.938.
- 8 . <http://www.iopcfunds.org/> consulté le 17 janvier 2013. Voir aussi Robert S., *L'Erika : responsabilités pour un désastre écologique*, Paris, Pedone, 2003, 259 p.
- 9 . CNUDM, 10 décembre 1982.
- 10 . Convention de Londres du 2 novembre 1973 signée et ratifiée par la France par la loi du 5 juillet 1983 (Loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 réprimant la pollution par les navires).

- 11 . TGI de Paris, 16 janvier 2008, 11^e chambre, 4^e section, n° 9934895010.
- 12 . CA de Paris, 30 mars 2010, pôle 4, chambre 11E des appels correctionnels, dossier n° 08/02278.
- 13 . Le naufrage de l'*Erika* a donné lieu à plusieurs décisions comme l'arrêt Cacheux (CE, 30 septembre 2005, 8^e et 3^e sous-sections réunies, Cacheux, n° 263442).
- 14 . On notera par exemple : Cass. (crim.), 5 mai 2000, n° 07-87362 (1^{ère} espèce) et n° 087931 (2^e espèce), RJE2006, p. obs V. Jaworski.
- 15 . Corinne Lepage suggérait dans son rapport d'étape suite à la mission confiée par Jean-Louis Borloo en 2007 en vue du futur projet de loi cadre de retranscription de la directive européenne sur la responsabilité environnementale, la Proposition n° 64 visant la création de l'article 1382-1 du Code civil.
- 16 . Proposition n° 64 du Rapport Lepage relative à la responsabilité civile p. 65. http://www.criigen.org/SiteEn/images/stories/Dossiers/Divers/rapportfinal-lepage_2008.pdf, consulté le 18 janvier 2013.
- 17 . *Think tank* juridique composé d'avocats, de magistrats et de professeurs de droit.
- 18 . Voir rapport « Mieux réparer le dommage environnemental », Commission Environnement, janvier 2012.
- 19 . Question d'actualité au gouvernement n° 0030G de M. Bruno Retailleau (Vendée – UMP) publiée dans le JO Sénat du 12/10/2012, page 3747 ; réponse du ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie publiée dans le JO Sénat du 12/10/2012, page 3747.

AUTEUR

Helga-Jane Scarwell
Université de Lille 1