

Recueil Dalloz 2010 p. 2238

L'affaire *Erika* : moteur d'évolution des responsabilités civile et pénale

Laurent Neyret, Maître de conférences à l'Université de Versailles Saint-Quentin

L'essentiel

L'arrêt rendu par la cour d'appel de Paris le 30 mars 2010, plus de dix ans après le naufrage de l'*Erika*, marque une étape en demi-teinte dans cette affaire. D'un côté, les juges ont reconnu la culpabilité de Total comme décideur pour non-respect d'un engagement volontaire, de même qu'ils ont consolidé le préjudice à l'environnement en le qualifiant de préjudice objectif autonome. De l'autre, les juges ont prononcé l'irresponsabilité civile de Total en dépit de sa culpabilité, inversant du même coup l'échelle de gravité des fautes civile et pénale.

La catastrophe de l'*Erika* fait partie de ces affaires exceptionnelles qui servent de moteur d'évolution au droit de la responsabilité, à l'image du drame du sang contaminé. A ce titre, l'arrêt de la cour d'appel de Paris du 30 mars 2010 (1) est remarquable à plusieurs points de vue.

D'abord, il s'agit d'un arrêt hors norme. Que l'on songe ici à l'ampleur de la catastrophe qui a souillé près de 400 km de côtes françaises. Que l'on songe encore à la longueur de l'arrêt qui comporte près de 500 pages, au nombre de parties civiles, près de 60 en appel contre 82 en première instance, ou bien au montant des dommages et intérêts alloués qui culmine à 200 millions d'euros.

Ensuite, l'arrêt du 30 mars 2010 est un arrêt historique. D'une part, il consacre la formule du « coupable mais pas responsable » qui rappelle celle, inverse, rendue tristement célèbre par l'affaire du sang contaminé. D'autre part, il consolide la reconnaissance du préjudice d'atteinte à l'environnement naturel en le qualifiant de préjudice objectif autonome et en l'évaluant à plus de 13 millions d'euros. Avec ce préjudice, les juges adoptent une vision holistique du monde, conscients de « l'interaction permanente de l'homme avec la nature » qui rend l'homme responsable des agressions qu'il cause à l'environnement. Cette avancée du droit français en forme de « plus jamais ça » prend une dimension particulière aujourd'hui avec la marée noire sans précédent qui a touché le golfe du Mexique.

Enfin, l'arrêt *Erika* 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. La décision commentée a également partie liée avec la hiérarchie des normes ou avec la force normative de la doctrine citée à de nombreuses reprises pour justifier telle ou telle orientation.

Alors que plus d'une quarantaine de parties civiles ont formé un pourvoi en cassation contre l'arrêt rapporté, il importe d'identifier les questions soumises à la Cour de cassation et de tenter d'y apporter des éléments de réponse. Les réflexions se concentrent autour de deux thèmes majeurs : d'un côté, le paradoxe de la culpabilité de Total sans engagement de sa

responsabilité civile (I), et de l'autre, la volonté de réparer intégralement les préjudices liés à la pollution (II).

I - Une culpabilité sans responsabilité

En déclarant Total coupable du délit de pollution tout en refusant d'engager sa responsabilité civile, la cour d'appel consacre un paradoxe de taille qui tient d'un équilibre précaire entre une approche extensive de la faute pénale d'imprudence et une approche restrictive de la faute civile. Une chose est de reconnaître largement la culpabilité pour imprudence (A), mais une autre, autrement plus surprenante, est d'admettre une imprudence sans responsabilité (B).

A - Une culpabilité pour imprudence

Plusieurs questions préalables (1) à la recherche des éléments constitutifs du délit de pollution (2) ont été résolues par la cour d'appel et dépassent le seul sort de Total.

1 - La levée des obstacles à la culpabilité

L'immunité de juridiction de la société de classification - Parmi les prévenus, la société Rina ayant délivré les certificats de navigation de l'*Erika* sous pavillon maltais se prévalait de l'immunité de juridiction accordée aux Etats étrangers. La cour d'appel répond à cette demande en deux temps. D'une part, elle affirme que « Rina (...) est investie d'une prérogative de puissance publique et doit bénéficier de l'immunité de juridiction ». D'autre part, et malgré cela, elle retient que Rina y a renoncé de manière « non équivoque ». En l'occurrence, cette renonciation tacite découle notamment de sa participation active à l'instruction pénale pendant sept ans sans jamais formuler de demande d'immunité. On ne s'étonnera guère de l'application à une société privée du principe de renonciation tacite à l'immunité de juridiction tant elle est conforme au droit international des immunités⁽²⁾. En revanche, en amont, il est plus surprenant d'avoir posé un principe d'immunité juridictionnelle au profit d'une société de certification agissant pour le compte d'un Etat complaisant avec le respect des normes maritimes internationales. Pour la cour d'appel, l'activité de certification des navires s'apparente à un acte de souveraineté d'un Etat étranger et non pas à un simple acte de gestion⁽³⁾. Le raisonnement paraît fragile. Comme l'ont relevé les premiers juges⁽⁴⁾, si la société Rina disposait d'une délégation pour la délivrance de certificats de navigation, en revanche elle ne pouvait pas retirer la certification en cas de non-conformité, l'autorité maritime maltaise s'étant réservée ce pouvoir⁽⁵⁾. C'est ce que confirme la directive du 23 avril 2009 établissant des règles communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection des navires⁽⁶⁾. Ce texte dispose, dans son considérant 16, que lorsqu'un organisme agréé délivre les certificats requis au nom de l'Administration, il doit bénéficier d'une protection juridictionnelle « mais à l'exclusion de l'immunité qui est une prérogative que seuls les Etats membres peuvent invoquer, en tant que droit souverain indissociable, et qui ne peut donc être déléguée »⁽⁷⁾. Il appartiendra donc à la Cour de cassation⁽⁸⁾ de choisir de suivre ou non le mouvement de rigueur croissant impulsé par la législation communautaire, serait-il postérieur à la catastrophe de l'*Erika*, en gardant à l'esprit que si les sociétés de classification privées agissant pour le compte d'Etats complaisants étaient uniquement redevables devant la justice de ces Etats, le niveau de la sécurité maritime internationale en serait affaibli.

Le contrôle de conventionalité de la loi relative au délit de pollution - Les juges d'appel étaient invités à contrôler la conformité de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 instituant le délit de pollution à la convention Marpol du 2 novembre 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, en raison du caractère plus sévère de la loi française. Sur ce point, les juges ont donné plein effet à la loi dans la mesure où elle répondait à l'objet et au but de la convention, à savoir « réduire au maximum les rejets accidentels » d'hydrocarbures.

2 - L'approche extensive du délit de pollution par imprudence

La cour d'appel de Paris a confirmé la culpabilité des prévenus pour délit de pollution sur le fondement de l'article L. 218-22 du code de l'environnement dans sa version applicable à

l'époque des faits. Au titre des personnes coupables d'une imprudence ayant causé la marée noire, on trouve le mandataire du propriétaire du navire, le gestionnaire du navire, ou encore la société de certification. Quant à la culpabilité de Total condamné à 375 000 € d'amende, elle mérite d'être analysée plus avant, eu égard à une double originalité quant à l'imputabilité matérielle de l'infraction et quant à la caractérisation de la faute d'imprudence de la compagnie pétrolière.

L'imputabilité matérielle du délit au décideur - En préalable à la recherche des éléments constitutifs du délit de pollution, la cour d'appel devait établir qu'au moment de l'accident Total exerçait, « en droit ou en fait, un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire »⁽⁹⁾. Pour ce faire, les juges se sont appuyés sur un document contractuel, appelé « charte-partie », conclu entre la société chargée de la location de l'*Erika* et une filiale de Total. Ce contrat mettait à la charge du capitaine du navire dépendant de la société de location nombre d'obligations dont la société mère Total, bien que tiers à la convention, était le bénéficiaire. Pour la cour d'appel, de telles stipulations permettaient à Total « de vérifier le soin et la diligence avec lesquels la cargaison était transportée, la capacité du navire et de l'équipage à réaliser le voyage envisagé ». En conséquence de quoi, elle conclut que Total bénéficiait d'un « pouvoir de contrôle sur la marche » de l'*Erika* et entrait donc dans la catégorie des personnes susceptibles d'être condamnées du chef de pollution.

Si le raisonnement de la cour d'appel venait à être validé par la Cour de cassation, sa portée en serait considérable dans le domaine du transport maritime, eu égard à la standardisation des montages juridiques construits autour de la charte-partie. En effet, on se rappellera que les compagnies pétrolières n'ont plus été propriétaires des navires transportant leurs cargaisons à compter des premières marées noires. Elles ont alors eu recours à des montages de sociétés permettant de cloisonner les risques et du même coup de compartimenter les responsabilités : une sorte de « diviser pour mieux polluer en toute impunité ». Dans le même temps, les compagnies pétrolières se sont réservé un droit de regard sur la marche des navires grâce au support de la charte-partie⁽¹⁰⁾, ce contrat-type de location propre au transport maritime et conclu par les filiales des compagnies. L'affaire rapportée démontre comment la charte-partie sert de fondement à l'imputabilité matérielle du délit de pollution aux compagnies pétrolières. On peut alors se demander si l'engagement de la responsabilité pénale d'une société mère trouvant sa source dans un contrat signé par une de ses filiales n'est pas contraire à l'interdiction de responsabilité pénale du fait d'autrui⁽¹¹⁾ ? En réalité, il n'en n'est rien. Dans l'affaire commentée, la filiale de Total ayant conclu la charte-partie était une coquille vide puisqu'elle « n'avait aucun effectif, pas de locaux au Panama où elle était immatriculée (...), pas d'autonomie ni juridique ni financière », Total étant le seul maître à bord. En consacrant la responsabilité pénale des décideurs du transport maritime d'hydrocarbures, l'arrêt *Erika* contribue à corriger les excès des montages juridiques destinés à diluer les responsabilités et transpose au sein des groupes de sociétés la théorie du pouvoir qui concerne au départ le chef d'entreprise⁽¹²⁾.

La faute pénale d'imprudence et l'engagement unilatéral de volonté - Aux termes de l'article L. 218-22 ancien du code de l'environnement, le délit de pollution maritime suppose une « imprudence, négligence ou inobservation des lois et règlements » à l'origine de l'accident de mer. S'agissant d'un délit non intentionnel, les juges ont dû faire application de l'article 121-3, alinéa 4, du code pénal, qui subordonne la culpabilité de l'auteur indirect du dommage à la preuve d'une faute caractérisée de sa part, notamment celle qui expose autrui à un risque d'une particulière gravité que l'auteur ne pouvait ignorer. Dans l'arrêt rapporté, les juges observent qu'aucune norme internationale n'exigeait de Total de procéder à un « contrôle technique des navires ». Pour autant, ils constatent que le groupe pétrolier avait mis en place, de manière volontaire, un contrôle spécifique appelé *vetting*, dans la perspective clairement affichée de renforcer la sécurité des navires et, en cas d'accident, d'échapper au reproche de négligence et donc à une recherche de responsabilité pour faute. Pour la cour d'appel de Paris, si une inspection de l'*Erika* avait été réalisée fin 1999, elle aurait dû révéler « l'inaptitude du pétrolier à naviguer en Atlantique en période de tempêtes ». Et les juges d'en conclure qu'« en s'affranchissant des règles relatives à la fréquence des inspections *vetting*, [Total] a commis une imprudence qui a permis que l'*Erika* navigue (...) par un temps très dur,

ce qui a contribué à créer une situation ayant permis le naufrage et la pollution qui s'en est suivie ». La cour d'appel impute donc à Total une faute caractérisée, de celle « qui expose autrui à un risque d'une particulière gravité ». On relèvera au passage que si la notion d'« autrui » de l'article 121-3, alinéa 4, du code pénal concerne les populations touchées par la pollution, en revanche, elle ne saurait englober l'environnement lui-même, dépourvu de personnalité juridique⁽¹³⁾. Or, dans sa version applicable aux faits, la définition du délit de pollution renvoyait au code pénal pour la définition de la faute d'imprudence, sans égard particulier pour la nature juridique de l'environnement. Le législateur pénal l'a bien compris qui, en 2008, a modifié le code de l'environnement dont l'article L. 218-19 envisage désormais la faute caractérisée qui expose « l'environnement à un risque d'une particulière gravité ».

Le raisonnement de la cour d'appel quant à la reconnaissance de la culpabilité de Total ne manque pas d'originalité, tant il transforme l'engagement éthique de Total de procéder à un contrôle renforcé des navires en une obligation juridique contraignante source de culpabilité. Certes, les juges parisiens s'inscrivent ici dans le prolongement du durcissement⁽¹⁴⁾ de l'engagement unilatéral de volonté décrit en droit civil⁽¹⁵⁾, en droit du travail⁽¹⁶⁾, en droit des affaires⁽¹⁷⁾, en droit de la concurrence⁽¹⁸⁾, ou en droit de la consommation⁽¹⁹⁾. Pour autant, en droit pénal, cela n'écorne-t-il pas le principe de la légalité des délits et des peines, tant il est difficile d'évaluer dans quelle mesure un engagement volontaire sera transformé par le juge pénal en norme impérative ? En réalité, le principe de la légalité est préservé. La connaissance de la norme en amont de toute violation provient de ce qu'« on en a soi-même édicté les contours »⁽²⁰⁾. Quant à l'exigence de respecter cet engagement unilatéral, on en trouve trace dans l'adage *tu patere legem quam ipse fecisti* (respecte la loi que tu as toi-même faite)⁽²¹⁾. Un tel engagement, comme la procédure de *vetting* de l'arrêt commenté, constitue donc une « norme de comportement, un standard »⁽²²⁾ utilisé par le juge pénal⁽²³⁾ pour évaluer le caractère fautif ou non des agissements du prévenu, à l'image du standard bien connu du bon père de famille. A l'avenir, nul doute que l'essor de la responsabilité sociale des entreprises (RSE) très marqué en matière environnementale⁽²⁴⁾ et qui se traduit par une multiplication des engagements éthiques allant au-delà des exigences légales, va s'accompagner d'une extension de la responsabilité⁽²⁵⁾ pénale des entreprises sur le fondement du délit pour faute d'imprudence.

La culpabilité de Total qui résulte d'une interprétation restrictive de la convention Marpol et d'une approche extensive du délit de pollution par imprudence présente une force symbolique non négligeable. Pour autant, cette portée doit être nuancée eu égard au montant dérisoire de l'amende infligée à la compagnie pétrolière (375 000 €) et à l'immunité civile qui lui a été accordée de manière surprenante.

B - Une imprudence sans responsabilité

Pour dédouaner Total de toute responsabilité civile en dépit de sa faute d'imprudence, la cour d'appel s'est appuyée sur le droit spécial de la convention CLC (*civil liability convention*) de 1992 (1). Les incohérences qui en résultent militent pour un retour au droit commun de la responsabilité civile (2).

1 - La primauté du droit spécial de la convention CLC

L'immunité de Total en qualité d'affréteur - La cour d'appel infirme le jugement de première instance en retenant que Total n'a pas à répondre civilement des dommages consécutifs au naufrage de l'*Erika*, malgré sa culpabilité pour délit de pollution. Pour aboutir à cette solution, les juges ont qualifié la compagnie pétrolière d'« affréteur » du navire, c'est-à-dire de locataire, lui permettant ainsi de bénéficier du principe d'immunité issu du régime spécial de la convention CLC du 27 novembre 1992⁽²⁶⁾ pour la réparation des dommages de pollution par hydrocarbures qui canalise la responsabilité sur le propriétaire du navire. En conséquence, seuls le mandataire du propriétaire, le gestionnaire du navire et la société de classification, placés « tous les trois hors du champ de la convention » par la cour d'appel, sont condamnés à réparer les préjudices causés par leurs fautes. En conséquence, Total n'a donc pas à s'acquitter des dommages et intérêts alloués aux parties civiles, ce qui

les prive du débiteur doté de la surface financière la plus étendue.

La qualification de Total comme « affréteur » est critiquable puisqu'elle renvoie, non pas à sa situation juridique effective, mais à une fiction découlant du pouvoir de fait exercé par la compagnie sur la marche du navire. Total est alors perçu comme un affréteur de fait, alors que juridiquement il est le propriétaire de la cargaison comme l'ont constaté les premiers juges⁽²⁷⁾. Il appartient désormais à la Cour de cassation de décider si le rattachement de Total à la qualité d'affréteur est ou non abusive⁽²⁸⁾. L'enjeu est de taille qui implique soit l'immunité civile de Total sur le fondement de la convention CLC, soit sa responsabilité sur le terrain du droit commun.

L'approche restrictive de la faute inexcusable - Le bénéfice de l'immunité de responsabilité accordée à l'affréteur par la convention CLC tombe en cas de faute inexcusable de sa part. Les juges d'appel ont donc recherché si le comportement de Total avait été « commis témérement et avec conscience qu'un (...) dommage en résulterait probablement »⁽²⁹⁾. Or, pour la cour d'appel, la faute de Total de ne pas avoir respecté « les règles qu'elle avait elle-même mises en place pour ne pas risquer d'affréter un navire inapte au transport de produits gravement polluants » n'a pas été commise avec la « conscience que, en agissant ainsi, il s'ensuivrait probablement un dommage par pollution ». Par conséquent, à défaut d'avoir commis une faute inexcusable, Total peut profiter de l'immunité de la convention CLC. On aura perçu ici une approche éminemment restrictive de la notion de faute inexcusable qui trouve sa source dans son appréciation *in concreto*.

La Cour de cassation va devoir se prononcer sur la conception de la faute inexcusable qui doit prévaloir en matière de transport maritime à l'origine de dommages catastrophiques pour les intérêts humains et l'environnement. A ce jour, en droit des transports, la faute inexcusable fait l'objet d'une définition unique mais d'une appréciation à géométrie variable. Tout se passe comme si ce mode d'appréciation dépendait de la nature du transport effectué, de personnes ou de marchandises⁽³⁰⁾. Quand la première chambre civile de la Cour de cassation⁽³¹⁾ fait une appréciation *in abstracto* de la faute inexcusable du transporteur de personnes, la chambre commerciale⁽³²⁾ fait une appréciation *in concreto* de celle du transporteur de marchandises. L'enjeu est important puisque, dans le premier cas, la victime profite du principe de réparation intégrale, alors que, dans le second, elle se voit opposer la limitation de responsabilité de l'auteur du dommage. En faisant le choix d'une conception subjective et restrictive de la faute inexcusable, la cour d'appel de Paris place les dommages catastrophiques causés aux intérêts humains et à l'environnement au même niveau que les dommages causés à de simples marchandises. Il appartient désormais aux juges du quai de l'Horloge de décider si cette assimilation mérite d'être confortée ou bien s'il existe une hiérarchie des intérêts en présence telle que l'altération majeure de la qualité de l'environnement conduise à consacrer une appréciation objective de la faute inexcusable en la matière. Le choix des juges de cassation devrait se faire en conscience de l'impact de l'appréciation de la faute inexcusable sur l'échelle traditionnelle de gravité entre la faute civile et la faute pénale.

L'inversion de l'échelle de gravité entre fautes civile et pénale - En retenant la culpabilité de Total sans engager sa responsabilité, la cour d'appel considère que la faute pénale d'imprudence du groupe pétrolier n'est pas suffisamment grave pour être qualifiée de faute civile inexcusable. Certes, la loi du 10 juillet 2000 modifiant la définition des délits non intentionnels a mis fin à l'identité des fautes civile et pénale, mais une chose est de distinguer ces fautes, une autre est d'en inverser la hiérarchie sur l'échelle de gravité. Dès lors, le paradoxe de l'arrêt *Erika* a de quoi surprendre à deux points de vue.

D'une part, dans la loi de 2000, la notion de faute caractérisée de l'article 121-3, alinéa 4, du code pénal a été inspirée par la faute inexcusable du droit de la sécurité sociale⁽³³⁾. Dès lors, n'y a-t-il pas une contradiction flagrante à admettre la première et à refuser la seconde, alors même que ces deux fautes ont une gravité sensiblement équivalente ? D'autre part, la position de la cour d'appel fait une application à rebours du principe de l'article 4-1 du code de procédure pénale issu de la loi de 2000 selon lequel l'absence de faute pénale non intentionnelle ne fait pas obstacle à l'action en responsabilité civile pour faute d'imprudence

ou faute inexcusable. Une telle solution inverse l'échelle de gravité des fautes en plaçant la faute inexcusable à un niveau plus élevé que la faute pénale d'imprudance. Cela heurte la logique législative et la doctrine pour qui il « est certain que tout acte réprimé par la loi pénale est une faute civile » (34), parce qu'il comporte « un élément de gravité supplémentaire » (35). La Cour de cassation devra juger si l'autonomie des fautes civile et pénale doit conduire à une telle incohérence générale du droit. Pour éviter cela, elle pourrait être amenée à renforcer la place du droit commun de la responsabilité.

2 - Pour un renforcement du droit commun de la responsabilité civile

Le régime spécial de réparation des dommages de pollution issu de la convention CLC de 1992 n'épuise pas totalement le droit commun de la responsabilité civile auquel la Cour de cassation pourrait redonner son office, soit qu'elle retienne la faute inexcusable de Total, soit qu'elle réfute sa qualification d'affréteur.

En cas de faute inexcusable de Total - Quelle serait la portée de la reconnaissance de la faute inexcusable de Total ? Une chose est sûre, l'immunité civile garantie par la convention CLC tomberait. Une chose l'est moins, qui concerne l'articulation entre le régime spécial de la convention et le droit commun de la responsabilité civile. L'étendue de la dette de réparation de Total serait-elle déterminée par rapport à la convention de 1992 qui ne couvre pas les dommages à l'environnement en tant que tels, ou bien le serait-elle sur le fondement du droit commun de la responsabilité civile qui permet leur prise en compte ? Le texte spécial manque de clarté sur ce point, ce qui oblige à chercher la réponse ailleurs. D'abord, pour la cour d'appel qui a dû se prononcer sur cette question à propos du mandataire du propriétaire du navire, une telle faute ne permet plus de bénéficier des dispositions du droit spécial. Cela explique que l'intéressé a été condamné sur le fondement du droit commun de la responsabilité à réparer intégralement les préjudices causés, y compris les préjudices environnementaux. Ensuite, si une telle solution venait à être confirmée, elle s'inscrirait dans le prolongement du régime de la faute inexcusable de l'employeur, qui permet de se détacher du principe de limitation de responsabilité du droit spécial des accidents du travail, pour se rattacher au principe de réparation intégrale du droit commun de la responsabilité. Enfin, en imaginant que la faute inexcusable de Total ne fasse pas sortir la société du giron du droit spécial, on peut se demander si les dispositions de la convention qui excluent la réparation du préjudice à l'environnement ne seraient pas inapplicables car contraires à l'article 4 de la Charte constitutionnelle de l'environnement en ce qu'il oblige toute personne à réparer ce type de dommage. En effet, on sait que « la suprématie conférée aux engagements internationaux ne s'applique pas dans l'ordre interne aux dispositions à valeur constitutionnelle » (36). Dès lors, le droit commun de la responsabilité pourrait combler la prise en compte parcelaire des préjudices en droit spécial de la réparation des dommages de pollution par hydrocarbures.

En cas de nouvelle qualification de Total - Si Total n'était pas qualifié d'affréteur par la Cour de cassation, alors le sort de la compagnie pétrolière relèverait du droit commun de la responsabilité civile en tant que propriétaire de la cargaison, à l'image de ce qu'a jugé la cour d'appel pour la société de classification et le gestionnaire du navire. Dans ce cas, plusieurs fondements sont envisageables. Au titre de la responsabilité pour faute, l'application de l'article 1383 du code civil, qui pose le principe de responsabilité pour imprudence quelle que soit la gravité de la faute, rendrait sans intérêt la qualification du comportement de Total au titre de la faute inexcusable. D'ailleurs, un tel fondement serait l'occasion de consacrer une véritable obligation de sécurité environnementale dont la source serait l'article 4 de la Charte de l'environnement. Au titre de la responsabilité sans faute, si l'on écarte le principe de la responsabilité du fait des choses de l'article 1384, alinéa 1^{er}, du code civil suivant la décision de la Cour de cassation (37) selon laquelle Total n'avait pas la garde de la cargaison au moment du naufrage, il reste le principe de responsabilité du fait d'autrui du même article. Il s'agirait alors de considérer que la charte-partie a conféré à Total le pouvoir d'organiser, de diriger et de contrôler (38) l'activité du capitaine du navire avec l'obligation corrélative de répondre des dommages y afférents.

En dépassant le cadre très restrictif du droit spécial de la réparation des dommages de pollution par hydrocarbures par le biais du droit commun, le juge donnerait un relai efficace à

la reconnaissance de la culpabilité des protagonistes du naufrage de l'*Erika* en garantissant une indemnisation intégrale des préjudices causés par la marée noire.

II - La réparation intégrale des préjudices liés à la pollution

La cour d'appel a fait un effort remarquable de rationalisation de la réparation des préjudices consécutifs au naufrage de l'*Erika*, qui se traduit tant du point de vue de la qualification (A) que du point de vue de la quantification des préjudices (B).

A - La qualification des préjudices

Un chapitre entier de l'arrêt est consacré à l'identification des catégories de préjudices réparables (1). A la clarté initiale des distinctions opérées, répond une obscurité des distinctions au moment de leur mise en oeuvre (2).

1 - La classification des préjudices

La distinction entre dommage et préjudice - Pour la cour d'appel, « les dommages causés par le déversement des hydrocarbures sont à l'origine d'un certain nombre de préjudices qu'il [lui] appartient (...) d'identifier et de caractériser ». On comprend donc qu'une chose est l'atteinte matérielle de pollution et une autre sont les conséquences juridiques de cette atteinte. Cette distinction entre le dommage et les préjudices consécutifs (39) constitue le point de départ d'une classification rationnelle, d'une nomenclature (40) des préjudices liés au dommage environnemental dans un souci annoncé de respect du principe de réparation intégrale et dans le prolongement de ce qui existe déjà pour le dommage corporel (41). On est bien loin des décisions de jurisprudence qui fixent le montant des réparations pour violation de la législation environnementale, « toutes causes de préjudices confondues » (42).

La distinction entre préjudices subjectifs et préjudice objectif - De manière inédite, la cour d'appel met au jour une nouvelle classification des préjudices entre les préjudices subjectifs et le préjudice objectif. Ainsi, les premiers regroupent les « atteintes portées aux intérêts patrimoniaux et extrapatrimoniaux des sujets de droit » du fait de la pollution, alors que le préjudice objectif s'entend de « toute atteinte non négligeable à l'environnement naturel, à savoir, notamment, l'air, l'atmosphère, l'eau, les sols, les terres, les paysages, les sites naturels, la biodiversité et l'interaction entre ces éléments qui est sans répercussions sur un intérêt humain particulier mais qui affecte un intérêt collectif légitime ». Cette nouvelle classification qui dépasse la distinction traditionnelle entre les préjudices patrimoniaux et les préjudices extrapatrimoniaux vient consacrer l'autonomie du préjudice causé à l'environnement *per se*. Elle conforte le mouvement déjà engagé en première instance et relayé par différentes juridictions du fond (43), qui trouve sa force d'entraînement notamment dans la loi du 1^{er} août 2008 relative à la responsabilité environnementale en ce qu'elle consacre le principe de la réparation du dommage porté à l'environnement en tant que tel (44). Cette consécration du préjudice objectif à l'environnement, en ce qu'il ne touche pas de sujet de droit victime, participe d'une extension des préjudices réparables en droit commun au-delà des seuls préjudices personnels (45). Une telle reconnaissance est remarquable comparée au droit de la convention CLC de 1992 qui limite la prise en compte des atteintes à l'environnement au montant des mesures raisonnables de remise en état.

Les juges parisiens ont poursuivi leur oeuvre de rationalisation des préjudices liés à la pollution de l'*Erika* en affinant le contenu des préjudices subjectifs et du préjudice objectif.

Les préjudices subjectifs - Les préjudices subjectifs regroupent les préjudices patrimoniaux et les préjudices extrapatrimoniaux.

Au titre des préjudices patrimoniaux, la cour d'appel prend en compte le préjudice matériel lié aux activités de dépollution. Elle le définit comme les « frais de remise en état tels les frais liés au nettoyage des sites, au sauvetage de la faune sauvage ou à la restauration des infrastructures ou encore les atteintes à l'outil de travail ». Relève également des préjudices

patrimoniaux le préjudice économique résultant de la pollution défini comme « l'ensemble des pertes de revenus et des gains manqués, tels les pertes de marchés, les manques à gagner ou les pertes de chiffre d'affaires ». Pour gagner en rigueur notionnelle et eu égard aux définitions traditionnelles⁴⁶ du préjudice matériel et du préjudice économique, il conviendrait davantage d'entendre le premier comme « l'atteinte à la valeur d'un bien détruit ou détérioré à la suite d'un dommage environnemental » et le second comme « l'ensemble des dépenses, des pertes de profits ou de gains espérés en lien avec le dommage environnemental et qui recouvrent notamment les coûts de prévention, de limitation, de réparation, de suivi et de communication, les pertes de marchés, les manques à gagner ou les pertes de chiffre d'affaires, la perte de taxe de séjour occasionnés par le dommage environnemental, ainsi que les frais divers ». La cour d'appel de Paris a porté une attention particulière aux frais divers exposés par les parties civiles et qui ne se limitent pas aux honoraires d'avocat. Ainsi, les sommes allouées sur le fondement de l'article 475-1 du code de procédure pénale sont élevées⁴⁷ « car les parties civiles ont dû engager des frais très importants dans une procédure particulièrement complexe et qui a duré dix ans ». Une telle initiative mérite d'être saluée au nom de l'égalité des armes, tant les affaires de responsabilité environnementale peuvent présenter un degré de technicité élevé qui oblige les parties civiles à engager de nombreux frais, notamment pour des expertises privées.

Au titre des préjudices extrapatrimoniaux, la cour d'appel vise « aussi bien le trouble de jouissance que l'atteinte à la réputation, à l'image de marque et à des valeurs fondant l'identité de la victime ». Bien souvent, la catégorie du préjudice moral pour atteintes à l'environnement est utilisée comme catégorie fourre-tout⁴⁸ pour cacher la difficulté des protagonistes de l'action environnementale à nommer les répercussions morales du dommage environnemental. Dans le présent arrêt, les juges procèdent à un affinement du préjudice moral, ici pour les associations de protection de l'environnement au titre du « prix du découragement » car la marée noire a porté atteinte à leur objet social et contrarié gravement les efforts qu'elles ont déployés, ici encore pour les collectivités territoriales dépendantes du tourisme et des produits de la mer et qui ont subi une atteinte à leur « image de marque » et à leur « réputation », là pour un syndicat professionnel qui a vécu l'arrivée des nappes d'hydrocarbures comme « une menace majeure pour la poursuite de l'activité » de ses membres, et là encore pour des pêcheurs à pied « vivant en permanence en symbiose avec la mer » et pour qui « l'anéantissement de toute vie marine du fait de la pollution leur a causé une véritable souffrance morale ».

Le préjudice objectif - L'arrêt rapporté identifie le préjudice objectif d'atteinte à l'environnement au travers de plusieurs expressions. Cela va du « préjudice écologique pur », à l'« atteinte à l'environnement naturel », en passant par l'« atteinte aux actifs environnementaux non marchands », « l'atteinte portée à la préservation du milieu naturel » ou encore « l'atteinte à l'intégrité du patrimoine naturel ». Plus précisément, le préjudice est caractérisé par « la souillure de la mer et du rivage », « la mort des oiseaux marins » et la « pollution de l'estran ». Ces expressions restent encore très générales et vagues. Cela nous conduit à formuler le vœu que, à l'avenir, on dispose d'un barème d'évaluation environnemental à l'image du barème médical qui étalonne le dommage corporel en taux d'incapacité fonctionnelle.

La distinction entre préjudices individuels et préjudices collectifs - L'arrêt d'appel souligne le contexte particulier des atteintes à l'environnement dont les répercussions sont à la fois individuelles et collectives, et invite à ne pas confondre entre « ce qui ressort du fondement (...) et de la recevabilité » de l'action des parties civiles. La difficulté concerne plus spécialement les actions exercées au titre du préjudice objectif d'atteinte à l'environnement, en ce qu'il « porte atteinte (...) à un intérêt collectif », alors que l'article 2 du code de procédure pénale exige un préjudice personnel au demandeur. Si ce préjudice se départit de l'exigence de caractère personnel sur le terrain du bien-fondé de l'action, il n'en demeure pas moins que sur celui de la recevabilité ce caractère reste requis. A ce propos, les juges font une approche extensive de la notion d'intérêt personnel à agir qui profite aux associations⁴⁹, aux syndicats professionnels⁵⁰ et aux collectivités territoriales. Pour ces dernières, alors que les premiers juges avaient déclaré recevable la seule action des départements en raison de leur compétence spéciale en matière environnementale, la cour

d'appel va plus loin et consacre la compétence générale de toutes les collectivités territoriales et de leurs groupements. Pour ce faire, elle se fonde sur l'article L. 142-4 du code de l'environnement issu de la loi du 1^{er} août 2008 dont elle fait une application immédiate en considérant qu'il s'agit d'un texte de procédure applicable aux instances pénales en cours⁽⁵¹⁾, qui permet aux collectivités territoriales « d'exercer les droits reconnus à la partie civile en ce qui concerne les faits portant un préjudice direct ou indirect au territoire sur lequel elles exercent leurs compétences et constituant une infraction aux dispositions législatives relatives à la protection de la nature et de l'environnement ». Dès lors, il est acquis que la notion d'intérêt personnel à agir ne rime pas uniquement avec l'intérêt individuel, mais englobe aussi l'intérêt collectif à la préservation de l'environnement.

En apparence claires au moment de leur présentation, les distinctions proposées par la cour d'appel font l'objet d'approximations au moment de leur application.

2 - La mise en oeuvre approximative des classifications

A propos du préjudice objectif à l'environnement - S'agissant du préjudice à l'environnement, s'il est d'abord qualifié de préjudice objectif, il est ensuite teinté de subjectivité à de nombreuses reprises. En ce sens, on peut lire dans l'arrêt qu'« une personne a subi un préjudice écologique », que des associations sont atteintes dans leur « *animus societatis*, cette partie d'elles-mêmes qui est leur raison d'être » quand d'autres le sont dans « la qualité de vie de la collectivité » de leurs membres, que « toute atteinte à l'environnement non seulement préjudicie directement au bien-être que la collectivité territoriale tente d'apporter à l'ensemble de ses habitants, mais elle contrarie également les efforts faits par elle, dans le cadre de ses compétences, pour améliorer leur cadre de vie » ou encore que « la collectivité des habitants a subi un trouble grave dans son bien-être » ou une « atteinte à l'intégrité de son patrimoine naturel ».

A propos des rapports entre préjudice moral et préjudice à l'environnement - Si le préjudice moral, subjectif, est d'abord distingué du préjudice à l'environnement, objectif, les deux préjudices sont ensuite mêlés au point de se confondre. Par exemple, le département du Finistère obtient réparation au titre de son « préjudice moral pour atteinte à son image de marque et à sa réputation », en même temps que pour son « préjudice moral né de l'atteinte à l'intégrité du patrimoine naturel ». Où l'on perçoit que le préjudice à l'environnement est ici confondu avec le préjudice moral.

Ces flottements notionnels sont le reflet de la difficulté qu'il y a à admettre le concept de dommage environnemental en tant que tel, malgré sa consécration par la loi du 1^{er} août 2008. Or, en cas de pollution, la prise en compte des atteintes aux intérêts humains de nature patrimoniale ou extrapatrimoniale n'épuise pas le dommage environnemental. Pour preuve, en cas de disparition d'une espèce protégée d'oiseau à l'issue d'une marée noire, la réparation du préjudice moral d'une association de protection des oiseaux pour l'anéantissement des efforts qu'elle a déployés laisse intact le préjudice résiduel lié à l'appauvrissement de la diversité biologique et des équilibres écosystémiques qu'elle emporte⁽⁵²⁾. Les approximations de la cour d'appel s'expliquent par la difficulté qu'il y a à quantifier le préjudice à l'environnement.

B - La quantification des préjudices

L'augmentation des indemnités - Les juges d'appel ont augmenté le montant global des indemnités allouées, passant de 192 millions d'euros à environ 200 millions d'euros et en procédant par imputation des transactions intervenues. L'augmentation la plus remarquable concerne le montant cumulé des dommages et intérêts pour le préjudice à l'environnement qui a été multiplié par dix et porté à 13 710 000 €, en raison du nombre plus élevé de demandeurs autorisés à en demander réparation.

Les méthodes d'évaluation du préjudice à l'environnement - Les juges sont bien conscients de la difficulté qu'il y a à donner un prix à la nature⁽⁵³⁾. Pour autant, ils rappellent que cette difficulté également rencontrée pour la compensation des préjudices moraux et physiques a pu être dépassée. Les juges parisiens tentent de faire de même avec

les préjudices à l'environnement, soulignant que la « destruction d'un écosystème peut se comparer à une sorte d'amputation ». Dès lors, la cour d'appel, guidée par le principe de réparation intégrale et soucieuse d'admettre la réparation des atteintes à l'environnement par équivalent monétaire, a mis au jour plusieurs critères d'évaluation qui varient suivant la qualité du demandeur. D'abord, pour les communes, il s'agit de la « surface d'estran touchée, de l'importance de la marée noire sur les lieux (...), de leur vocation maritime et de leur population ». Pour les communes dépourvues d'estran, la cour a procédé « par comparaison » avec celles qui en disposaient. Ensuite, pour les autres collectivités territoriales, l'évaluation du préjudice à l'environnement est fonction de « l'importance de la pollution subie par leurs rivages, de l'orientation plus ou moins maritime de leur activité et de leur population ». Enfin, pour les associations, le montant de la réparation dépend du « nombre d'adhérents quand elles en disposaient, de la notoriété et la spécificité de leur action ». On verra dans cette combinaison de critères quantitatifs et qualitatifs un effort louable de systématisation des méthodes d'évaluation du préjudice à l'environnement, pour plus d'égalité indemnitaire. Pour autant, on peut douter de la pertinence des critères retenus. En quoi le nombre d'habitants d'une commune ou le nombre d'adhérents d'une association permet d'évaluer la consistance du préjudice causé à l'environnement lui-même ? De plus, les méthodes d'évaluation rationnelle proposées cachent assez mal le caractère forfaitaire des sommes allouées. La comparaison des montants accordés aux communes dotées d'un estran démontre que le préjudice à l'environnement a été évalué à 7 centimes d'euro le mètre carré d'estran touché, et ce, quelle que soit la population des communes concernées. Quant aux sommes octroyées aux départements et régions au titre de l'atteinte au patrimoine naturel, il s'agit de nombres ronds expressément calqués sur le montant obtenu par ailleurs au titre du préjudice moral pour atteinte à l'image de marque.

Le risque de redondance indemnitaire - Réparer le préjudice d'atteinte à l'intégrité du patrimoine naturel en allouant des dommages et intérêts aux communes, aux départements, aux communautés d'agglomération et aux régions qui partagent la gestion d'un même territoire touché par une pollution, ou encore réparer un même préjudice écologique en octroyant des indemnités à plusieurs associations dont la mission consiste à défendre la cause environnementale, n'est-il pas source de redondance indemnitaire et par là même contraire au principe de réparation intégrale ? Pour les collectivités territoriales et leurs groupements, le découpage administratif implique un empilement de plusieurs défenseurs pour une même partie de territoire. Quant aux associations, elles détiennent une compétence partagée pour la défense d'une même cause : la préservation de l'environnement. Or, à cette multitude de déclencheurs potentiels de l'action en réparation du préjudice à l'environnement correspond un préjudice unique qui touche tel espace, telle espèce ou tel milieu. La cour d'appel a bien conscience de cette difficulté et tente de la dépasser en énonçant par exemple que « le préjudice résultant de l'atteinte portée au territoire du Morbihan est (...) distinct de celui subi à ce même titre par les communes de ce département et la région qui le comprend ». En réalité, s'il est pertinent de donner un droit d'action personnelle à plusieurs collectivités territoriales ou associations pour un même préjudice, il serait opportun de faire en sorte que les sommes allouées à ce titre ne le réparent qu'une seule fois et de s'assurer que ces sommes soient utilisées au profit de la cause environnementale. Alors que la cour d'appel semble regretter de « n'avoir que le pouvoir de prononcer une condamnation pécuniaire, laissant à ceux qui en bénéficient le soin d'en disposer comme ils l'entendent », ne serait-il pas temps de permettre au juge d'affecter la réparation à une « mesure de réparation spécifique » (54) ?

L'affaire de l'*Erika* est l'occasion pour la Cour de cassation de délimiter les contours du droit du dommage environnemental, en même temps qu'elle va lui permettre de clarifier la place respective de la responsabilité civile et de la responsabilité pénale en matière environnementale. A ce propos, formulons le vœu qu'elle entendra ces paroles revisitées de Rabelais : « *culpabilité sans responsabilité n'est que ruine de l'environnement* ».

Mots clés :

ENVIRONNEMENT * Pollution * Naufrage pétrolier * Erika * Préjudice écologique * Responsabilité civile

RESPONSABILITE CIVILE * Réparation du préjudice * Naufrage pétrolier * Pollution * Erika *
Préjudice écologique

(1) D. 2010. 967, obs. S. Lavric, 1008, entretien L. Neyret, et 1804, chron. V. Rebeyrol ; K. Le Couviour, JCP G 2010. 432 ; M. Boutonnet, Env. juill. 2010. 13 ; S. Mabile, Dr. env. 2010, n° 178, p. 168 ; B. Steinmetz, Dr. env. 2010, n° 179, p. 196 ; N. Leblond, Gaz. Pal. 28-29 juill. 2010. 11. Appel contre TGI Paris 16 janv. 2008, JCP G 2008. I. 126, note K. Le Couviour, et II, 10053, note B. Parance ; AJDA 2008. 934 , note A. Van Lang ; RLDC avr. 2008. 21, obs. M. Boutonnet ; RSC 2008. 344 , obs. J.-H. Robert ; D. 2008. 2681, chron. L. Neyret.

(2) J. Verhoeven (dir.), Le droit international des immunités, LGDJ, 2004, p. 36 s.

(3) Critères d'application de l'immunité de juridiction aux entités habilitées par l'Etat : Civ. 1^{re}, 20 sept. 2006, n° 05-14.199.

(4) TGI Paris 16 janv. 2008, préc.

(5) Immunité de l'autorité maritime maltaise : Crim. 23 nov. 2004, n° 04-84.265, D. 2005. 1197, obs. H. Chanteloup , et 1523, obs. M.-H. Gozzi ; Rev. crit. DIP 2005. 468, note I. Pingel .

(6) Dir. 2009/15/CE, JOUE L 131/47, 28 mai 2009.

(7) La rédaction sous forme prescriptive d'un tel considérant laisse peu de doute sur sa portée normative effective.

(8) Crim. 10 janv. 2006, n° 04-86.428 : culpabilité d'une société de classification pour homicide involontaire à la suite du naufrage d'un navire.

(9) C. env., art. L. 218-22, ancien.

(10) Sur ce constat : J.-P. Beurier, Le transport maritime, le droit et le désordre économique international, *in* Mélanges L. Lucchini et J.-P. Quéneudec, Pédone, 2003, p. 87.

(11) C. pén., art. 121-1.

(12) M. Delmas-Marty, Droit pénal des affaires, 4^e éd., PUF, 1996, p. 60 s.

(13) Refus de l'homicide involontaire du fœtus : Cass., ass. plén., 29 juin 2001, D. 2001. 2917 , note Y. Mayaud, et 2907, chron. J. Pradel ; GADPG, 6^e éd., 2007, n° 18, obs. J. Pradel ; RDSS 2001. 829, étude A. Terrasson de Fougères  ; RSC 2002. 97, obs. B. Bouloc  ; RTD civ. 2001. 560, obs. J. Hauser .

(14) M. Delmas-Marty, La refondation des pouvoirs, Seuil, 2007, p. 153.

(15) M. Fabre-Magnan, Droit des obligations, 1. Contrat et engagement unilatéral, PUF, 2008, n° 258.

(16) I. Desbarats, La valeur juridique d'un engagement dit socialement responsable, JCP E 2006. 1214.

(17) P. Deumier, Les sources de l'éthique des affaires, *in* Libre Droit, Mélanges P. le Tourneau, Dalloz, 2008, p. 337.

(18) *Ibid.*, p. 355.

(19) *Ibid.*, p. 357.

(20) M. Fabre-Magnan, *op. cit.*, n° 260.

- (21) H. Roland et L. Boyer, *Adages du droit français*, Litec, 1999.
- (22) P. Deumier, art. préc., p. 354.
- (23) En ce sens : Crim. 21 oct. 2003, n° 02-86.072.
- (24) F. G. Trébulle, « Responsabilité sociale des entreprises (Entreprise et éthique environnementale) », *Rép. sociétés Dalloz*, 2003.
- (25) A. Supiot, *Du nouveau au self-service normatif : la responsabilité sociale des entreprises*, in *Etudes offertes à Jean Pélissier*, Dalloz, 2004, p. 541 : évoque la RSE comme remède à la dilution des responsabilités comme dans l'affaire de l'*Erika*.
- (26) Décret n° 96-718 du 7 août 1996, JO 14 août. Spéc. art. III, 4, c) de la convention.
- (27) Egal. CE 10 avr. 2009, *Commune de Batz*, n° 304803, AJDA 2009. 2464 , note D. Fonseca ; D. 2009. 2452 , obs. F. G. Trébulle.
- (28) En ce sens : K. Le Couviour, note préc.
- (29) Art. III, 4 *in fine*.
- (30) L. Leroy, *L'appréciation de la faute inexcusable du droit des transports, une hésitation symbole d'inadéquation*, LPA 16 juill. 2009. 8 ; E. Vialard, *L'évolution de la notion de faute inexcusable et la limitation*, DMF 2002. 579.
- (31) Civ. 1^{re}, 2 oct. 2007, 2 arrêts, n° 04-13.003 et 05-16.019, D. 2007. 2606, obs. X. Delpech, et 2008. 1244, obs. H. Kenfack  ; 25 juin 2009, n° 07-21.636, D. 2009. 1826 , obs. X. Delpech.
- (32) Com. 21 mars 2006, n° 04-19.246, RTD civ. 2006. 569 , obs. P. Jourdain ; RTD com. 2006. 519 , obs. P. Delebecque.
- (33) P. Salvage, *La loi n° 2000-647 du 10 juillet 2000 - Retour vers l'imprudance pénale*, JCP 2000. I. 281.
- (34) G. Viney, *Introduction à la responsabilité*, LGDJ, 3^e éd., n° 132.
- (35) *Ibid.*, n° 143.
- (36) CE 30 oct. 1998, *Sarran*, n° 200286, RFDA 1998. 1081, concl. C. Maugué , 1094, note D. Alland , et 1999. 67, note B. Mathieu et M. Verpeaux  ; D. 2000. 152, note E. Aubin  ; AJDA 1998. 962, chron. F. Raynaud et P. Fombeur  ; GAJA, 17^e éd., 2009, n° 102, obs. M. Long, P. Weil, G. Braibant, P. Delvolvé et B. Genevois ; RTD civ. 1999. 232, obs. N. Molfessis  ; Cass., ass. plén., 2 juin 2000, RTD civ. 2000. 672 , obs. R. Libchaber ; D. 2000. 865 , note B. Mathieu et M. Verpeaux, et 2001. 1636, chron. B. Beignier et S. Mouton ; GAJC, 12^e éd., 2007, n° 1, obs. F. Terré et Y. Lequette.
- (37) Civ. 3^e, 17 déc. 2008, n° 04-12.315, D. 2009. 701 , note M. Boutonnet, 1238, obs. F. Nési, et 2451, obs. F. G. Trébulle  : application du régime de responsabilité du fait des déchets.
- (38) Sur ces critères : Civ. 2^e, 22 mai 1995, n° 92-21.197 et 92-21.871, D. 1996. 29, obs. F. Alaphilippe  ; RTD civ. 1995. 899, obs. P. Jourdain .
- (39) Sur cette distinction, P. le Tourneau, *Droit de la responsabilité et des contrats*, Dalloz Action, 7^e éd., 2008-2009, n° 1309.

(40) L. Neyret, art. préc., D. 2008. 2688.

(41) Nomenclature « Dintilhac », JCP 2005. Act. 79.

(42) Par ex. : TI Bayonne 13 avr. 2009, RG 09002900.

(43) M. Boutonnet, 2007-2008, année de la responsabilité environnementale, RLDC 2008. 21 ; L. Neyret, La réparation des atteintes à l'environnement par le juge judiciaire, D. 2008. 170.

(44) C. env., art. L. 160-1 s.

(45) L. Neyret, Atteintes au vivant et responsabilité civile, préf. C. Thibierge, LGDJ, 2006, n° 581 s.

(46) P. Brun, Responsabilité civile extracontractuelle, Litec, 2009, n° 210 et 212.

(47) 2 293 000 €.

(48) M. Boutonnet et L. Neyret, Préjudice moral et atteintes à l'environnement, D. 2010. 912.

(49) C. env., art. L. 142-2.

(50) C. trav., art. L. 2132-3.

(51) Dans l'affaire *Erika*, la disposition profite aux communes, aux communautés d'agglomération, aux départements, aux régions, ainsi qu'à Vigipol, syndicat mixte de protection du littoral breton. Au-delà de l'affaire, pour le droit d'action de l'Office de l'environnement de la Corse, Aix-en-Provence 19 janv. 2009, n° 79M2009.

(52) Dommages aux espèces protégées : c. env., art. L. 161-1, I.3.

(53) B. Chevassus-au-Louis (dir.), Approche économique de la biodiversité et des services liés aux écosystèmes, Centre d'analyse stratégique, avr. 2009.

(54) Projet d'art. 1377 c. civ., issu de l'avant-projet Catala.