



Chantal GIL, Avocat à la Cour,  
spécialisée en droit public

## LES CONSEQUENCES DE L'INSTAURATION D'UNE ZONE DE PROTECTION ECOLOGIQUE (ZPE) EN MEDITERRANEE

Le Décret du 8 janvier 2004 a créé une zone de protection écologique (ZPE) au large des côtes de la Méditerranée. Déclinaison des Zones économiques exclusives (ZEE) instaurées au large des côtes atlantiques et de la Manche, la ZPE vise à réprimer plus durement les phénomènes de dégazages qui souillent nos côtes en conférant aux autorités françaises des pouvoirs qui s'étendent au delà de la limite des eaux territoriales.

Mais pour être pleinement efficace, cette nouvelle législation devra également se doter des moyens humains et matériels suffisants. La prévention de la pollution liée au dégazage des pétroliers au large de nos côtes est à ce prix. Explications.

La ZPE Méditerranée couvre une zone relativement étendue, s'étendant par certains endroits à plus de 150 km des côtes. Sa délimitation ne tient en effet pas compte des restrictions imposées par la limite des eaux territoriales (jusqu'à 12 milles des côtes, soit 22 km) et résout ainsi une des principales lacunes de l'ancien régime.

Ainsi, avant l'instauration de la ZPE lorsqu'une infraction était constatée dans les eaux internationales (soit 90 % des infractions), il fallait transmettre les éléments de preuve (photographies aériennes d'un dégazage par exemple) à la justice de l'Etat du pavillon du bateau et ce, par la voie diplomatique. C'est-à-dire qu'il appartenait au Ministère des affaires étrangères de transmettre à son homologue étranger ces éléments de preuve pour que ce dernier saisisse la justice de son pays.

Ce système avait pour conséquence d'ôter toute initiative aux principales victimes de la pollution, à savoir les communes littorales. Les Etats saisis

étaient par ailleurs peu enclins à prendre toutes les mesures nécessaires pour que soit prononcées des peines dissuasives dès lors qu'il s'agissait de pavillon de complaisance....

Le nouveau régime applicable aux dégazages constatés à l'intérieur de cette zone rompt avec cette procédure. Quel que soit l'endroit de la ZPE où est constatée l'infraction, un Tribunal, et un seul, a compétence : le Tribunal de Grande Instance de Marseille (pour la ZEE atlantique et de la Manche, il s'agit du Tribunal de Grande Instance de Brest et de Paris).

Celui-ci sera saisi par le Parquet qui centralisera tous les procès-verbaux d'infractions constatées, ou par le biais de plainte avec constitution de partie civile.

Mais l'intérêt des plaintes avec constitution de partie civile devrait se situer ailleurs. En effet, en se constituant partie civile, les collectivités locales pourront espérer obtenir l'allocation de dommages-intérêts, et ainsi être en partie ou en totalité remboursées des frais engagés pour la remise en état des sites.

Il est tout à fait envisageable dans cette hypothèse que la constitution de partie civile intervienne à l'initiative d'un établissement public de coopération intercommunale regroupant plusieurs communes touchées par les conséquences d'un déballastage.

Néanmoins, pour couvrir efficacement cette zone et contribuer à établir une " peur du gendarme ", des moyens matériels spécifiques sont requis. D'ores et déjà la Marine nationale a renforcé son dispositif avec l'entrée en service d'un

second patrouilleur. L'avion POLMAR II des Douanes, devrait prochainement être affectée à la surveillance de la ZPE Méditerranée. Dans le même ordre d'idée, le Préfet maritime voit son rôle renforcé afin de coordonner l'action des diverses administrations (Douanes, Gendarmerie, Affaires Maritimes, Marine...) en vue de la surveillance de cette zone.

Les peines encourues ont évolué en 2001 (loi du 3 mai 2001, dite loi " Le Bris ") et risquent d'évoluer sous peu puisqu'un projet de loi est en discussion au Parlement.

Aujourd'hui, le capitaine et/ou l'armateur peuvent être condamnés à une amende de 600 000 Euros et le capitaine du bateau (s'il est de nationalité française uniquement) risque une peine de 4 années d'emprisonnement. Le projet prévoit que l'amende encourue passe à 1 million d'Euros et la peine de prison à 10 ans (sans évolution de la condition liée à la nationalité).

Par ailleurs, les cautions de retenue des navires à quai verrouillent cet arsenal juridique. Pouvant atteindre 500 000 Euros (TGI de Brest, 19 décembre 2003, à propos du Pantokrasporas, pavillon Chypriote mais armé par une société

grecque), elles sont de nature à assurer l'exécution des futures condamnations pécuniaires prononcées.

Nous ne pouvons que nous féliciter que la législation évolue dans le sens de peines plus importantes prononcées à l'encontre des auteurs de dégazages et que les Tribunaux puissent enfin faire application du principe pollueur-payeur.

Néanmoins, nous ne pourrons jamais nous féliciter d'un jugement prononçant une condamnation à l'encontre de tels pollueurs. Quelle que soit son contenu, il sera toujours un constat d'échec.

Alors, il est à espérer que les TGI de Paris, Brest et maintenant de Marseille prononcent un minimum de sanctions. Sous réserve d'un contrôle régulier des zones, cela signifierait que le rôle dissuasif de la loi et de la jurisprudence aura pleinement joué.

A l'instar du syndicat mixte VIGIPOL, l'intercommunalité dans le cadre de territoire pertinent sera un outil de prévention et d'action adaptée.