

Brest à la pointe européenne de la répression et de la lutte contre les pollutions marines

Yann Rabuteau

Juriste spécialisé en droit des activités maritimes

Membre associé de l'UMR Amure-UBO

« **T**out commence en Finistère¹ » dit-on communément, à bien des occasions, pour souligner le dynamisme et la qualité de l'innovation du territoire finistérien ; slogan qui pourrait bien s'appliquer à l'histoire des grandes pollutions marines ayant touché le littoral français, non par ironie mais, surtout, pour souligner les réponses qui ont été apportées à ces catastrophes.

Il faut ici faire référence à la succession d'événements de mer de sinistre mémoire qui, depuis le milieu des années 60, ont provoqué des déversements accidentels d'hydrocarbures appelés depuis « marées noires ». Ainsi, c'est sur les côtes bretonnes, et singulièrement finistériennes, continentales ou insulaires, que l'histoire contemporaine des marées noires a écrit ses premières pages, à l'encre noire du pétrole brut. C'est en Finistère que les premières réactions politiques, juridiques, scientifiques et opérationnelles sont nées et ont pu trouver un territoire particulièrement adapté à leur expression et à leur mise en œuvre. Loin des seuls hydrocarbures, c'est également face aux autres risques de pollution issus du transport maritime², conteneurs et substances chimiques

1. « *Tout commence en Finistère* », est la marque de territoire créée en 2011 à l'initiative du Conseil départemental et animée avec ses partenaires (...): « Cette bannière commune rassemble les Finistérien.nes, car elle leur ressemble, dit la fierté de notre enracinement régional, notre personnalité innovante, notre besoin d'impulser les événements, le développement de notre territoire, les liens entre les générations pour un Finistère solidaire et attractif »
(Source : <https://www.toutcommenceenfinistere.com/>).

2. Pour les besoins de cette contribution, notre article se limite à considérer les pollutions touchant le milieu marin et directement issues du transport maritime ; elle ne considère pas les pollutions d'origine tellurique qui représentent pourtant, très majoritairement, la première source de pollution des océans.



notamment, à la pointe ouest de l'Europe, et spécialement à Brest, que la France affiche aujourd'hui ses compétences en la matière.

Du *Torrey Canyon*, en mars 1967, au *Grande America*, en mars 2019, les accidents de mer, naufrages et pollutions se sont effectivement succédés sur le littoral occidental, sans oublier les rejets volontaires à partir des navires, beaucoup plus courants et, en définitive, quantitativement plus importants s'agissant des sources de pollution par hydrocarbures. Sans vouloir établir un inventaire exhaustif et un historique de ces événements de pollution, cette contribution souhaite souligner en quoi et pourquoi, au-delà d'une série statistique ou d'une réalité géographique, Brest est aujourd'hui véritablement à la pointe européenne de la protection et de la lutte contre les pollutions marines.

Ainsi, « *tout a commencé* » en Finistère, devrait-on dire, pour répondre à ces catastrophes : qu'il s'agisse de lutter contre le polluant répandu sur le littoral, de travailler à la prévention des accidents – par l'amélioration des moyens d'assistance notamment – de sensibiliser les élus et les populations, d'améliorer les outils de connaissance du milieu marin pour mieux le protéger, ou encore de sanctionner les responsables de ces faits de pollution, c'est aussi à la pointe du Finistère que les avancées les plus significatives sont aujourd'hui mesurables.

Le Finistère est devenu, grâce à la volonté farouche qui sied si bien aux acteurs bretons, plus qu'une simple fin de terre, passive, exposée aux risques maritimes, un territoire toujours en mouvement quand il s'agit de protéger nos littoraux contre les pollutions marines. De la création du premier dispositif de lutte contre les pollutions d'origine marine (POLMAR) en 1970 au combat judiciaire mené par Alphonse Arzel jusqu'à Chicago suite au naufrage de l'*Amoco Cadiz*³, de la création des CROSS (centre régional de surveillance et de sauvetage) au positionnement des remorqueurs de haute-mer, ou encore à la création du Cedre, du développement de l'Action de l'État en Mer, des juridiction spécialisées (JULIS) au campus mondial de la mer, c'est bien à Brest - entendu au sens large, de la métropole au Pays de Brest - que l'essentiel des réponses contre les pollutions marines se concentre aujourd'hui.

C'est également sur ce territoire de pointe, en sciences et technologies de la mer, que les connaissances progressent afin de mieux évaluer les atteintes au milieu marin en cas de pollution, ou d'assister les autorités publiques dans la prévention, la lutte ou la recherche d'infractions.

Il est donc complexe de faire état de ce qui constitue dans un domaine plus que dans un autre l'excellence de Brest en la matière. Pourtant, cette concentration d'actions, de moyens et de compétences, unique en Europe, s'illustre particulièrement bien au regard de la pratique de la juridiction brestoïse en matière de pollutions à partir des navires, mais aussi des performances du territoire en matière de connaissances et de lutte contre les pollutions marines.

3. À la tête du syndicat mixte des communes victimes de l'*Amoco*, devenu depuis *Vigipol*.

Brest à la pointe du dispositif de poursuite et de répression des actes de pollutions marines

Depuis l'intégration dans le droit de la mer de l'obligation pour les États de protéger le milieu marin de manière générale⁴, et, spécialement, contre les pollutions issues du transport maritime⁵, la France s'est ainsi progressivement engagée dans un dispositif complet de conventions internationales relatives à l'intervention en mer, à la prévention des accidents et à la formation des gens de mer, à la coopération avec les états riverains, mais, également, à la responsabilité et à l'indemnisation en cas de pollutions par hydrocarbures, puis par les pollutions chimiques. Le plus connu de ces instruments internationaux est sans doute la convention portant création d'un *Fonds International d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures*, désigné également « Fipol », qui institue le fameux fonds chargé d'indemniser les victimes des marées noires. Originellement signataire d'une convention de 1971, puis de 1992⁶, la France est aujourd'hui partie au Protocole de 2003 sur le Fonds complémentaire, qui permet de disposer d'une capacité d'indemnisation des dommages allant jusqu'à 750 millions de DTS⁷, soit, à date, environ 935 millions d'euros. C'est justement la catastrophe du Torrey Canyon précitée, qui avait mis en évidence les très faibles capacités d'indemnisation des assurances des propriétaires de navires citernes.

4. Ainsi l'article 192 de la Convention des Nations-Unies sur le Droit de la mer – dite Convention UNCLOS – signée à Montego-Bay en 1982, dispose : « Les États ont l'obligation de protéger et de préserver le milieu marin ». L'article 235 renforce cette obligation par une responsabilité s'exprimant en termes d'obligation d'action, de réparation et de coopération, ainsi : « Il incombe aux États de veiller à l'accomplissement de leurs obligations internationale en ce qui concerne la protection et la préservation du milieu marin. Ils sont responsables conformément au droit international (...) Les États veillent à ce que leur droit interne offre des voies de recours permettant d'obtenir une indemnisation rapide et adéquate ou autre réparation des dommages résultant de la pollution du milieu marin par des personnes physiques ou morales relevant de leur juridiction. En vue d'assurer une indemnisation rapide et adéquate de tous dommages résultant de la pollution du milieu marin, les États coopèrent pour assurer l'application et le développement du droit international de la responsabilité en ce qui concerne l'évaluation et l'indemnisation des dommages et le règlement des différends en la matière, ainsi que, le cas échéant, l'élaboration de critères et de procédures pour le paiement d'indemnités adéquates, prévoyant, par exemple, une assurance obligatoire ou des fonds d'indemnisation ».

5. L'article 211 de la convention UNCLOS dispose ainsi que : « Les États, agissant par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente ou d'une conférence diplomatique générale, adoptent des règles et normes internationales visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par les navires (...) »

6. *Convention Internationale signée à Londres le 27 novembre 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.*

7. *Droits de tirage spéciaux (NDLR)*



C'est aussi cette pollution qui a initié les conventions internationales dédiées à la responsabilité civile en cas de marée noire, dont la convention CLC, de 1969⁸, qui fait du propriétaire de pétrolier le responsable civil désigné par les textes.

Si, juridiquement, la France, son littoral, son environnement marin et les activités qui s'y tiennent, sont aujourd'hui très bien protégés des conséquences d'une pollution, du fait de son adhésion à l'ensemble des conventions internationales pertinentes, elle n'en a pas moins également développé un arsenal de sanctions dans lequel Brest s'illustre particulièrement.

Ainsi, et heureusement, les marées noires (pollutions accidentelles) sont moins fréquentes que les pollutions volontaires issues du transport maritime ; or la France s'est également mobilisée pour lutter contre cette source de pollution beaucoup moins spectaculaire mais tout aussi dommageable pour le milieu marin.

Tout d'abord, en signant la Convention Marpol de 1973 relative à la prévention de la pollution par les navires, puis, en élaborant un ensemble complet de sanctions en matière de rejets opérationnels, intégrés aujourd'hui aux articles L.218-1 à L.218-31 de notre Code de l'environnement.

Constituée de 6 annexes dédiées chacune à une source de pollution à partir des navires⁹, Marpol régit notamment la conception et les équipements des navires de tous types pour réduire les possibilités de rejets, et pas uniquement pour les navires-citernes, en précisant dans quelles conditions peuvent être rejetés, ou non, certains résidus, eaux usées ou mélanges d'hydrocarbures issus du fonctionnement du navire. À ce titre, c'est l'annexe I qui régit les rejets d'hydrocarbures souvent improprement désignés comme « dégazages » ou « déballastages ». Sur la base de cette convention, le code de l'environnement porte aujourd'hui jusqu'à 15 millions d'euros l'amende qui peut être prononcée à l'encontre du responsable du délit de rejet illicite d'hydrocarbures.

C'est la loi sur la responsabilité environnementale de 2008 qui avait considérablement augmenté le montant des amendes potentielles en la matière, et c'est la juridiction brestoise qui, le 1^{er} juillet 2009, a prononcé la peine la plus lourde en condamnant le capitaine du navire *Valentia*, cargo roulier battant pavillon du Libéria, à une amende de 2 millions d'euros. Le Tribunal a également condamné l'armateur au paiement de 95 % du montant de cette peine pour renforcer l'effectivité dissuasive de la condamnation sur ces pratiques¹⁰. Cette condamnation reste aujourd'hui l'amende la plus importante

8. *Convention internationale du 29 novembre 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.*

9. *Annexe I : contrôle des rejets d'hydrocarbures ; annexe II : rejets de substances liquides nocives transportées en vrac ; annexe III : substances nuisibles transportées en colis ; annexe IV : eaux sanitaires ; annexe V : pollutions par les ordures ; annexe VI : pollution atmosphérique.*

10. *La Cour d'appel de Rennes avait réduit dans sa décision de juillet 2011 cette peine à 1 600 000 euros (800 000 à l'encontre du capitaine et 800 000 à l'encontre de l'armateur).*

prononcée en France en première instance. Depuis, le Tribunal judiciaire de Brest ou encore celui du Havre et de Marseille ont régulièrement sanctionné les auteurs de ces pollutions volontaires, entre 800 000 et 1 million d'euros, sur la période 2008 - 2017. C'est en effet en 2017 que la dernière affaire de rejet en infraction à l'annexe I de Marpol était jugée à Brest : le 17 janvier 2017 le Tribunal correctionnel de Brest condamnait ainsi l'armement du navire *Thisseas* à une amende d'1 million d'euros¹¹.

Il faut souligner que pour tenir compte de la complexité de ces affaires, notamment en termes de preuves, le législateur a souhaité spécialiser la compétence de certaines juridictions en leur attribuant expressément ces contentieux des pollutions marines. Ainsi, la loi du 3 mai 2001, relative à la répression des rejets polluants des navires, a créé les tribunaux du littoral maritime spécialisés, aussi dénommés « JULIS », au sein des Tribunaux de grande instance (aujourd'hui Tribunaux judiciaires) du Havre, Brest et Marseille pour la France métropolitaine, de Fort-de-France et Saint-Denis de la Réunion, et du tribunal de première instance (TPI) de Saint-Pierre et Miquelon.

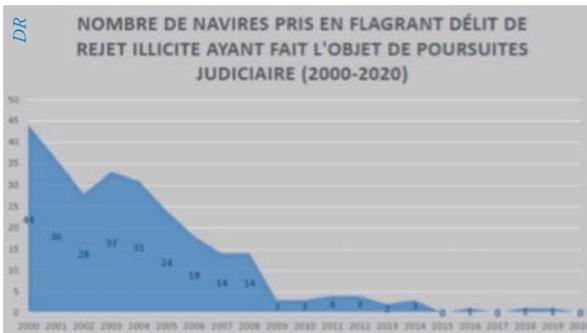
En pointe sur le montant des amendes, la juridiction brestoise l'est aussi en matière de coopération entre l'autorité judiciaire et l'Action de l'État en Mer (AEM) représentée par le Préfet maritime de l'Atlantique, dans sa zone de compétence, s'agissant du déroutement et de l'immobilisation du navire dans le port de Brest. Ainsi, l'article L.218-30 du code de l'environnement prévoit que le navire qui a servi à commettre l'une des infractions, notamment aux règles de rejets de l'annexe I de Marpol, puisse être immobilisé sur décision du Procureur de la République. Cette décision sera mise en œuvre par l'intermédiaire des moyens de la Marine nationale, dépêchés sur zone, afin de dérouter le navire qui ne pourra repartir qu'après le versement d'une garantie financière. Cette coopération est un élément fondamental dans le succès de la

politique pénale menée avec efficacité depuis Brest à partir du début des années 2000.

À cet égard, on notera que depuis 2008, et l'entrée en vigueur du nouveau dispositif pénal, le nombre d'affaires jugées par les JULIS et le Tribunal judiciaire de Brest a considérablement baissé, confirmant en cela l'efficacité dissuasive du

dispositif judiciaire et de la coopération avec les moyens de la Marine nationale.

11. Le 24 février 2016, un aéronef de surveillance de la Marine avait détecté une nappe d'hydrocarbures de près de 42 km long et 50 mètres de large dans le sillage du navire *Le Thisseas* qui avait alors été détourné sur Brest et immobilisé contre le versement d'une caution de 500 000 euros.



Statistiques pollution. Source DAM rapport annuel 2020



Le succès de ce dispositif de répression des rejets illicites, à partir des navires, repose sur une jurisprudence constante en matière de preuve de l'infraction, que le Tribunal correctionnel de Brest a largement contribué à construire. Cette approche de la preuve se fonde, essentiellement, sur l'observation aérienne directe de l'agent verbalisateur, corroborée par des photographies couleurs. Il s'agit d'un raisonnement tenu dans l'affaire du navire *Traquair*. À l'époque du jugement, le 27 janvier 1995, le Tribunal de Brest avait condamné le capitaine du navire à 30.000 francs d'amende ; une amende portée en appel à 250 000 francs¹²... On mesure le chemin parcouru depuis, au bénéfice de la protection du milieu marin et des investissements effectués par l'État, dans la recherche et la sanction des auteurs de ces infractions.

À l'avenir, le « JULIS » de Brest aura peut-être à développer la recevabilité de nouveaux moyens de preuves, tel que l'observation satellitaire – les satellites du réseau CleanSeaNet renseignent déjà les CROSS sur les rejets à partir des navires¹³. Au-delà des rejets d'hydrocarbures le Tribunal judiciaire devra sans doute également développer son contentieux sur la répression des infractions à la réglementation limitant la pollution atmosphérique à partir des navires, définie à l'annexe VI de la convention Marpol. Il s'agit là d'un autre grand enjeu de la préservation de l'environnement (en cas d'infraction à la réglementation des émissions d'oxyde de soufre, d'oxyde d'azote ou de particules dans les zones dites « ECA¹⁴ »).

On signalera, enfin, que la position en pointe de Brest en tant que juridiction dans ce domaine, est encore affirmée avec la création du Pôle régional spécialisé en matière d'atteintes à l'environnement, transféré de Rennes à Brest à la suite d'une décision du Garde des Sceaux le 22 septembre 2021¹⁵.

12. La décision de la Cour d'Appel de Rennes du 19 septembre 1996 est exemplaire en matière de preuve du rejet : « Considérant que le prélèvement n'est pas indispensable pour établir la preuve de l'infraction qui peut aussi résulter des observations visuelles directes à partir d'avions (...) corroborées par des photographies couleurs (...) Or, considérant que diverses expérimentations (...) ont démontré :

- qu'aucun rejet dont la teneur en hydrocarbure est inférieure ou égale à 15mg/l n'a jamais été détecté visuellement,
- que les rejets dont la teneur (...) est comprise entre 15 et 100mg/l ne peuvent pas être observés à partir d'un aéronef (...) dans la mesure où ils ne forment jamais de films continus d'une longueur supérieure à quelques décimètres. »

13. Ainsi 94 détections de nappes de pollutions potentielles ont été repérées et signalées au CROSS Corsen en 2021.

14. « Emission Control Area » de l'Annexe VI de Marpol, comme en Manche et Mer du Nord.

15. Le Décret n° 2021-286 du 16 mars 2021 désignant initialement les pôles régionaux spécialisés en matière d'atteintes à l'environnement dispose notamment que ces Pôles « seront compétents connaître des infractions les plus complexes en matière environnementale, ainsi que des actions relatives au préjudice écologique fondées sur les articles 1246 à 1252 du code civil, des actions en responsabilité civile prévues par le code de l'environnement et des actions en responsabilité civile fondées sur les régimes spéciaux de responsabilité applicables en matière

Si Brest occupe une position de pointe en Europe, en matière de contrôle et de sanction des pollutions marines, le territoire brestois occupe également une place particulière dès lors qu'il s'agit de protéger, d'intervenir, d'étudier et de former à la protection du milieu marin pour mieux lutter contre les pollutions.

Brest à la pointe en matière de prévention, de connaissance et de lutte contre les pollutions marines

An nouveau une vérité géographique s'impose : par sa position aux portes maritimes de l'Europe continentale, à la frontière de l'Atlantique et de la Manche, le Finistère voit passer l'essentiel du trafic mondial en tonnage de marchandises transportée (sur mer). La concentration de navires de commerce, mais, aussi, de pêche ou à passagers, est telle que la France a dû mettre en place un dispositif de Séparation du Traffic (« DST »), connu à Brest et ailleurs comme le « rail d'Ouessant ».

Initialement créé en 1973 après la signature de la convention COLREG¹⁶ de 1972, le DST d'Ouessant a été largement revu à la suite, là encore, d'une catastrophe maritime : le naufrage de l'*Amoco Cadiz* en mars 1978 avec, notamment, la création d'une voie réservée aux navires transportant des marchandises dangereuses¹⁷. L'objectif est de réguler le trafic maritime, de prévenir les collisions et d'anticiper les interventions en cas d'accidents de mer.

Néanmoins, à lui seul le DST ne peut assurer la sécurité de la navigation. C'est pourquoi ce dispositif est complété par l'action du CROSS Corsen, créé en 1982, et opérant depuis la tour radar du Stiff à Ouessant, pour s'assurer d'une visibilité et d'un contrôle sur l'ensemble de la zone. Le CROSS Corsen assure les missions de Centre de Coordination du Sauvetage Maritime au titre de la Convention de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes. À ce titre, et sous l'autorité du préfet maritime à Brest, il veille les fréquences de sécurité et coordonne les opérations de recherche et de sauvetage en mer dans sa zone de responsabilité. Il s'agit d'un acteur stratégique de la prévention des pollutions marines et, plus encore, de la sauvegarde de la vie humaine en mer.

environnementale résultant de règlements européens, de conventions internationales et des lois prises pour l'application de ces conventions ».

16. *Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer (Règlement COLREG).*

17. *Cette possibilité de création de DST à l'initiative des états est envisagée par la Convention UNCLOS. Ainsi son article 211 dispose que : « Les États, agissant par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente ou d'une conférence diplomatique générale, adoptent des règles et normes internationales visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par les navires et s'attachent à favoriser l'adoption, s'il y a lieu de la même manière, de dispositifs de circulation des navires visant à réduire à un minimum le risque d'accidents susceptibles de polluer le milieu marin, y compris le littoral, et de porter atteinte de ce fait aux intérêts connexes des États côtiers ».*



En position de pointe également, Brest en tant que siège de la préfecture maritime de l'Atlantique avec ses missions déjà évoquées en matière d'AEM¹⁸. Ainsi, dans ce cadre, coordonné par le Secrétariat général de la mer, Brest est le port de référence pour la zone maritime de l'Atlantique, qui s'étend sur le littoral du Mont Saint-Michel à la frontière espagnole et jusqu'aux limites de la zone économique exclusive, soit 200 milles marins, pour assurer les missions de protection et de préservation de l'environnement marin. C'est, par exemple, au titre de ses compétences en matière d'AEM que le PREMAR procèdera au déroutement d'un navire soupçonné de rejet illicite en infraction à la convention Marpol, à la demande du Procureur de la République de Brest. C'est aussi dans ce cadre, qu'il pourra imposer une assistance à un navire victime d'un accident de mer et menaçant notre littoral d'une pollution accidentelle par hydrocarbures, y compris en haute mer¹⁹. Une autre leçon du naufrage du *Torrey Canyon*.

Pour mettre en œuvre ses compétences en matière d'assistance, le PREMAR dispose, notamment, des remorqueurs de haute mer affrétés par l'État et positionnés sur des sites stratégiques ; c'est le cas à Brest avec l'*Abeille Bourbon*²⁰.

18. *Les missions du préfet maritime en matière de lutte contre les pollutions marines et la place de l'action de l'État en mer au sein du dispositif Orsec Polmar ont récemment été précisées par l'Instruction du 19 juillet 2022 relative à la lutte contre les pollutions marines. Ainsi « Le retour d'expérience de la collision de l'Ulysse et du Virginia ainsi que les décisions prises lors du comité interministériel de la mer de 2020 ont conduit à une révision de l'instruction POLMAR de 2002 pour prendre en compte les évolutions de l'ORSEC et de la réforme de l'administration territoriale de l'État (RÉATE), la création du réseau d'assistance aux navires en difficulté (ANED) et du Pôle National d'Expertise POLMAR/Terre, et mettre en avant les outils de coopération que sont les correspondants POLMAR ».*

19. *L'article L.218-72 du Code de l'environnement, fondé sur les dispositions de la convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures dispose ainsi que : « Dans le cas d'avarie ou d'accident de mer survenu à tout navire (...) transportant ou ayant à son bord des substances nocives, dangereuses ou des hydrocarbures (...), le propriétaire ou tout exploitant du navire (...) peut être mis en demeure, par l'autorité compétente, de prendre toutes les mesures nécessaires pour faire cesser ce danger. Il en est de même dans le cas de la perte d'éléments de la cargaison d'un navire, transportée en conteneurs, en colis, en citernes ou en vrac, susceptibles de créer un danger grave, direct ou indirect, pour l'environnement.*

Lorsque la mise en demeure (...) reste sans effet ou n'a pas produit les effets attendus dans le délai imparti, ou d'office en cas d'urgence, l'État peut faire exécuter les mesures nécessaires aux frais, risques et périls de l'armateur (...).

20. *On compte aujourd'hui 4 remorqueurs armés par la compagnie Abeilles International et à disposition pour assurer les missions de remorquage en haute mer, d'assistance et de sauvetage des navires en détresse et de lutte contre la pollution par hydrocarbures : l'Abeille Normandie, à Boulogne-sur-Mer, l'Abeille Méditerranée basée à Toulon, l'Abeille Bourbon à Brest et l'Abeille Liberté à Cherbourg.*

La Marine nationale dispose également d'une capacité d'expertise interne en matière de pollutions marines avec le Centre d'expertises pratiques de lutte anti-pollution (CEPPOL) qui, depuis Brest, assure la préparation à la lutte et l'expertise sur les stratégies de lutte lors des opérations en mer. « Chargé du domaine de la lutte antipollution au sein de la Marine, il dépend de l'autorité de domaine particulier du CECLANT (commandement de la zone Atlantique), et de l'État-major, pour lequel il assure aussi une veille technologique et juridique »²¹.

En dehors de l'autorité militaire et de ses moyens affectés à la prévention et la lutte contre les pollutions marine, Brest abrite enfin un autre acteur en pointe dans le domaine : le Cedre.

Créé en janvier 1979 comme réponse à la pollution de l'*Amoco Cadiz*, le Centre de Documentation de Recherche et d'Expérimentation sur les pollutions accidentelles de Eaux – Cedre – est une association investie d'une mission de service public, regroupant plus de 50 salariés. Expert en pollutions accidentelles des eaux, le Cedre rayonne en France et à l'international depuis près de 45 ans. Son équipe pluridisciplinaire, constituée de techniciens, ingénieurs et docteurs, est en mesure d'intervenir à la demande du Gouvernement ou de ses partenaires, partout dans le monde pour assister et conseiller les autorités chargées de lutter contre une pollution des eaux continentales, intérieures ou marines.

L'expertise de terrain - à terre et en mer - et l'analyse des conséquences des plus grandes pollutions marines par hydrocarbures (*Erika*, *Prestige*), mais aussi, par produits chimiques (*Jevoli Sun*, *X-Press Pearl*), fait du Cedre un expert international régulièrement sollicité, comme en 2022 pour assister les autorités lors d'une pollution au Pérou²².

Le Cedre dispose, sur le site du port de commerce de Brest, d'un laboratoire et d'équipements d'analyses lui permettant de travailler sur le comportement des différents polluants et de conseiller les autorités sur la meilleure technique disponible. De même, le site du Cedre accueille plusieurs bassins et plages artificielles permettant de reconstituer les différents environnements littoraux et d'entraîner le personnel aux techniques de nettoyage.

Enfin, le Cedre accueille au sein de différents stages qualifiés aux standards OMI, des publics nationaux et internationaux, pour les former aux phases

21. *Mer Marine* « Le CEPPOL sur la trace des pollueurs », Vincent Groizeleau - 28/06/2011.

22. « Le 15 janvier 2022, un pétrolier en cours de déchargement à une bouée de déchargement de la raffinerie de La Pampilla au nord de Lima au Pérou, subit une forte houle, conséquence de la récente éruption volcanique aux Iles Tonga. Les mouvements du pétrolier entraînent un rejet au niveau de la ligne de chargement. Le navire restera sous surveillance des garde-côtes péruviens, plus d'une semaine après les faits, et ne sera pas autorisé à reprendre la mer avant la fin de l'enquête en cours par les autorités. Le volume perdu sera estimé à 6000 barils (un peu moins de 1000 m³) ». Source : Cedre. <https://www.cedre.fr/Ressources/Accidentologie>.



de gestion de crise et de lutte contre les pollutions des eaux, dans les domaines techniques, opérationnels ou encore juridiques²³.



Équipe de nettoyage

Toujours en matière de lutte contre les pollutions marines, on peut enfin souligner la présence à Brest du plus important stock Polmar, disponible en France. Il s'agit d'un centre de stockage de matériels destinés à la lutte contre les pollutions en mer et à terre en cas de déclenchement du dispositif ORSEC Polmar²⁴. Répartis sur le littoral français, et gérés par les directions interrégionales de la mer (DIRM), « on compte treize centres de stockage interdépartementaux de matériels spécialisés pour la lutte contre la pollution, dont cinq situés en outre-mer. Ils stockent, entretiennent les matériels et les équipements et les mettent à disposition en cas de lutte contre les pollutions. Il s'agit de matériel de protection comme les barrages flottants, les dispositifs de récupération et de pompage des polluants, de machines de nettoyage des plages et des rochers, de bacs de stockage et de décantation des hydrocarbures ainsi que d'outils de ramassage. Plus de 40 km de barrages sont ainsi disponibles »²⁵.

23. *C'est à ce titre que le Cedre assure la formation des pilotes des aéronefs de la Marine et des Douanes françaises, habilités au constat des rejets illicites à partir des navires, dans le cadre de stage dédiés à l'observation aérienne des pollutions. Cette formation contribue à la bonne administration des preuves en matière de rejets illicites.*

24. *Cf. infra note 17.*

25. <https://mer.gouv.fr/le-dispositif-polmarterre>

On constate, là encore, que Brest, aux portes de l'Europe, est véritablement en pointe en matière de préparation et de lutte contre les pollutions marines.

Pour compléter ce panorama des compétences et moyens qui assurent, depuis Brest, la protection du littoral et du milieu marin contre les pollutions, on ne peut ignorer les acteurs de l'innovation qui, sur le territoire, contribuent également à ces actions.

Ainsi, il faut souligner la richesse et les performances des entreprises présentes au sein du Technopôle Brest Iroise, qui développent des solutions notamment, destinées à améliorer la sécurité maritime ou la connaissance des océans. Parmi elles, on peut citer la société CLS qui, en traitant des données satellitaires relayées par l'EMSA²⁶, contribue à renseigner les autorités publiques, ou encore eOdyn qui optimise les routes maritimes à partir des courants marins... Les établissements d'enseignement et de recherche participent également à cette excellence : l'Institut Universitaire Européen de la Mer (IUEM), les composantes en sciences de la mer de l'université de Bretagne Occidentale, ISblue, l'Ifremer, l'IMT Atlantique, l'ENIB, l'ENSTA Bretagne ou encore l'École navale, sans oublier l'action fédératrice menée en ce domaine par le Campus mondial de la mer !

La cohérence, la diversité et la qualité de ces compétences, à la pointe de l'Europe, au service de la connaissance et de la protection du milieu marin ont été soulignées lors du *One Ocean Summit*, qui s'est tenu à Brest, en février 2022. À cette occasion, le Président de la République déclarait, en effet : « *Brest, terre océanique par histoire, par géographie, par culture, par passion. Nous sommes fiers d'y avoir tenu le premier One Ocean Summit, fiers d'avoir pris des engagements pour protéger nos océans* ».

26. « *European Maritime Safety Agency* », Agence Européenne de Sécurité Maritime, dont le siège est situé au Portugal, à Lisbonne.

Institut Français de la Mer

47, rue de Monceau - 75008 Paris

Tél.: 01 53 89 52 08 - association.assifm@sfr.fr

Rejoindre et soutenir l'IFM



Promouvoir sans relâche les activités maritimes, réunir tous les responsables maritimes, faire entendre et respecter la voix de tous ceux pour qui la mer est une priorité, tels sont les objectifs majeurs de l'Institut Français de la Mer, le « Parti de la Mer ».