

СЪД НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ
TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS
SOUDNÍ DVŮR EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ
DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABERS DOMSTOL
GERICHTSHOF DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN
EUROOPA ÜHENDUSTE KOHUS
ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ
COURT OF JUSTICE OF THE EUROPEAN COMMUNITIES
COUR DE JUSTICE DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES
CÚIRT BHREITHIÚNAIS NA gCÓMHPHOBAL EORPACH
CORTE DI GIUSTIZIA DELLE COMUNITÀ EUROPEE
EIROPAS KOPIENU TIESA



EUROPOS BENDRIJŲ TEISINGUMO TEISMAS
AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BÍRÓSÁGA
IL-QORTI TAL-GUSTIZZJA TAL-KOMUNITAJIET EWROPEJ
HOF VAN JUSTITIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN
TRYBUNAŁ SPRAWIEDLIWOŚCI WSPÓLNOT EUROPEJSKICH
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DAS COMUNIDADES EUROPEIAS
CURTEA DE JUSTIȚIE A COMUNITĂȚILOR EUROPENE
SÚDNY DVOR EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTEV
SODIŠČE EVROPSKIH SKUPNOSTI
EUROOPAN YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN
EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS DOMSTOL

Presse et Information

COMMUNIQUÉ DE PRESSE n° 15/08

13 mars 2008

Conclusions de l'avocat général dans l'affaire C-188/07

Commune de Mesquer / Total France SA et Total International Ltd

L'AVOCAT GÉNÉRAL, M^{ME} KOKOTT ESTIME QUE LE PRINCIPE DU POLLUEUR-PAYEUR CONSACRÉ PAR LE DROIT COMMUNAUTAIRE PEUT FONDER UNE RESPONSABILITÉ POUR LES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION CAUSÉE PAR DU FIOUL LOURD QUI S'EST RÉPANDU

Cependant, il est également conforme au principe du pollueur-payeur d'exonérer de toute responsabilité les personnes qui n'ont pas causé de façon intentionnelle ou par négligence les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures

La commune bretonne de Mesquer a assigné des entreprises du groupe Total en remboursement des frais engagés pour les opérations de nettoyage et de dépollution du territoire de la commune à la suite du naufrage du pétrolier Erika en 1999.

Afin de pouvoir statuer sur les conditions d'une responsabilité au titre du régime de droit communautaire des déchets, la Cour de cassation (France) interroge la Cour de justice sur l'interprétation des dispositions applicables¹.

La juridiction de renvoi souhaite savoir si le fioul lourd qui s'est déversé du pétrolier était un déchet au sens du droit communautaire et si les entreprises qui n'ont certes pas transporté elles-mêmes le fioul lourd mais l'ont néanmoins produit, vendu ou fait transporter doivent également répondre de l'élimination de la pollution causée.

Dans les conclusions qu'elle présente ce jour, l'avocat général M^{me} Kokott conclut tout d'abord que le **fioul lourd** doit être qualifié de **déchet au sens du droit communautaire lorsqu'il s'écoule d'un pétrolier accidenté et se mélange à l'eau et à des sédiments**.

Les coûts liés à l'élimination des déchets devraient selon la directive-cadre relative aux déchets être mis à la charge des personnes qui sont à l'origine des déchets, qu'elles en soient détentrices ou anciennes détentrices ou encore productrices du produit générateur des déchets.

¹ Directive 75/442/CEE du Conseil, du 15 juillet 1975, relative aux déchets (JO L 194, p. 39), modifiée par la décision 96/350/CE de la Commission, du 24 mai 1996 (JO L 135, p. 32).

Si l'obligation des sociétés Total de répondre des coûts devait être examinée sur le seul fondement de la directive-cadre relative aux déchets, les coûts de l'élimination des déchets d'hydrocarbures résultant de l'accident du pétrolier devraient être mis à leur charge en tant que producteur du fioul lourd et/ou vendeur et affréteur dans la mesure où l'on peut leur imputer une contribution propre dans le déversement du fioul lourd.

Le droit français pourrait néanmoins s'opposer à une responsabilité des sociétés Total. C'est à ce titre que l'avocat général M^{me} Kokott examine l'incidence d'une convention internationale liant la République française sur le régime de la responsabilité propre à la directive-cadre communautaire relative aux déchets.

L'avocat général M^{me} Kokott rappelle que, en France, la convention internationale sur la responsabilité² exclut toute demande de réparation contre les personnes autres que le propriétaire du bateau si elles n'ont pas causé le dommage intentionnellement ou par négligence. Cette exonération de responsabilité est l'aboutissement conforme du pouvoir d'appréciation laissé aux États membres dans la transposition du principe du pollueur-payeur.

L'avocat général M^{me} Kokott considère de surcroît que la limitation de la responsabilité du propriétaire du bateau et du Fonds international d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures³ est conforme au principe du pollueur-payeur. Selon elle, il est justifié d'imputer à la collectivité, une contribution dans la chaîne de causalité des déchets d'hydrocarbures ainsi qu'une part du risque. Les États parties à ces conventions – qui compteraient presque tous les États membres de l'Union européenne – autoriseraient le transport maritime d'hydrocarbures lequel comporte des risques et s'accommoderaient du risque de devoir supporter des coûts non couverts. Lorsque les dommages dus à des hydrocarbures dépassent le plafond limitant la responsabilité du propriétaire d'un bateau ou l'intervention du Fonds, ceux-ci, en effet, ne peuvent guère être redressés par des moyens émanant d'acteurs privés.

Dans ce contexte, l'avocat général M^{me} Kokott soutient qu'il est **conforme au principe du pollueur-payeur de limiter la responsabilité du producteur du fioul lourd et/ou du vendeur et affréteur conformément à la Convention sur la responsabilité et à la Convention FIPOL.**

RAPPEL: L'opinion de l'avocat général ne lie pas la Cour de justice. La mission des avocats généraux consiste à proposer à la Cour, en toute indépendance, une solution juridique dans l'affaire dont ils sont chargés. Les juges de la Cour de justice des Communautés européennes commencent à présent à délibérer dans cette affaire. L'arrêt sera rendu à une date ultérieure.

² Convention internationale du 29 novembre 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

³ Convention internationale du 18 décembre 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (dite convention FIPOL).

Document non officiel à l'usage des médias, qui n'engage pas la Cour de justice.

*Langues disponibles : **DE EL EN FR IT***

Le texte intégral des conclusions se trouve sur le site Internet de la Cour

[Conclusions C-188/07](#)

Généralement il peut être consulté à partir de 12 heures CET le jour du prononcé.

Pour de plus amples informations, veuillez contacter Mme Marie-Christine Lecerf

Tél : (00352) 4303 3205 – Fax : (00352) 4303 3034

*Des images de la lecture des conclusions sont disponibles sur EbS “Europe by Satellite”,
service rendu par la Commission européenne, Direction générale Presse et Communication,*

L-2920 Luxembourg, Tél : (00352) 4301 35177 – Fax : (00352) 4301 35249

ou B-1049 Bruxelles, Tél : (0032) 2 2964106 - Fax : (0032) 2 2965956

Demande de décision préjudicielle présentée par Tribunal Superior de Justicia de Canarias (Espagne) le 2 avril 2007 — Comunidad Autonoma de Canarias/Club Nautico de Gran Canaria

(Affaire C-186/07)

(2007/C 129/14)

Langue de procédure: espagnol

Jurisdiction de renvoi

Tribunal Superior de Justicia de Canarias (Espagne).

Parties dans la procédure au principal

Partie requérante: Comunidad Autonoma de Canarias.

Partie défenderesse: Club Nautico de Gran Canaria.

Question préjudicielle

Le Tribunal Superior de Justicia de Canarias demande à la Cour de justice des Communautés européennes de se prononcer sur les effets de son arrêt du 7 mai 1998 ⁽¹⁾ à propos de l'article 10.1.13 de la loi 20/91 du 7 juin modifiant les aspects fiscaux du régime économique et fiscal des Canaries.

⁽¹⁾ Affaire C-124/96, en commission/Espagne, Rec. p. I-2501.

Demande de décision préjudicielle présentée par le Rechtbank Zutphen (Pays-Bas) le 3 avril 2007 — Procédure pénale contre Dirk Endendijk

(Affaire C-187/07)

(2007/C 129/15)

Langue de procédure: le néerlandais

Jurisdiction de renvoi

Rechtbank Zutphen.

Parties dans la procédure au principal

Dirk Endendijk.

Questions préjudicielles

1) Comment faut-il interpréter la notion d'**attacher** au sens de la directive 91/629/CEE ⁽¹⁾ lue conjointement avec la décision 97/182/CE ⁽²⁾?

2) Faut-il tenir compte à cet égard du matériau et de la longueur du lien utilisé pour attacher l'animal, ainsi que de la raison pour laquelle il est attaché?

⁽¹⁾ Directive 91/629/CEE du Conseil, du 19 novembre 1991, établissant les normes minimales relatives à la protection des veaux (JO L 340, p. 28).

⁽²⁾ Décision de la Commission du 24 février 1997, modifiant l'annexe de la directive 91/629/CEE (JO L 76, p. 30).

Demande de décision préjudicielle présentée par la Cour de cassation (France) le 3 avril 2007 — Commune de Mesquer/Total France SA, Total International Ltd

(Affaire C-188/07)

(2007/C 129/16)

Langue de procédure: le français

Jurisdiction de renvoi

Cour de cassation

Parties dans la procédure au principal

Partie requérante: Commune de Mesquer

Parties défenderesses: Total France SA, anciennement dénommée Total raffinage distribution, Total International Ltd

Questions préjudicielles

1) Le fioul lourd, produit issu d'un processus de raffinage, répondant aux spécifications de l'utilisateur, destiné par le producteur à être vendu en qualité de combustible et mentionné dans la directive 68/414/CEE du 20 décembre 1968 ⁽¹⁾, modifiée par la directive 98/93/CE du 14 décembre 1998 ⁽²⁾ relative aux ressources stratégiques assorties d'une obligation de stockage, peut-il être qualifié de déchet au sens de l'article 1^{er} de la directive 75/442/CEE du 15 juillet 1975 ⁽³⁾, telle que modifiée par la directive 91/156/CEE du 18 mars 1991 ⁽⁴⁾ et codifiée par la directive 2006/12/CEE ⁽⁵⁾?

2) Une cargaison de fioul lourd, transportée par un navire et accidentellement déversée dans la mer constitue-t-elle par elle-même, ou du fait de son mélange à l'eau et à des sédiments, un déchet au sens de la rubrique Q 4 de l'annexe I de la directive 2006/12/CE?

3) En cas de réponse négative à la première question et positive à la deuxième, le producteur du fioul lourd (Total raffinage) et/ou le vendeur et affréteur (Total international Ltd) peuvent-ils être considérés au sens des articles 1^{er}, sous b) et c), de la directive 2006/12/CE et pour l'application de l'article 15 de la même directive comme producteur et/ou détenteur du déchet alors qu'au moment de l'accident qui l'a transformé en déchet le produit était transporté par un tiers?

- (¹) Directive 68/414/CEE du Conseil, du 20 décembre 1968, faisant obligation aux États membres de la CEE de maintenir un niveau minimum de stocks de pétrole brut et/ou de produits pétroliers (JO L 308, p. 14).
- (²) Directive 98/93/CE du Conseil, du 14 décembre 1998, modifiant la directive 68/414/CEE faisant obligation aux États membres de la CEE de maintenir un niveau minimal de stocks de pétrole brut et/ou de produits pétroliers (JO L 358, p. 100).
- (³) Directive 75/442/CEE du Conseil, du 15 juillet 1975, relative aux déchets (JO L 194, p. 39).
- (⁴) Directive 91/156/CEE du Conseil, du 18 mars 1991, modifiant la directive 75/442/CEE relative aux déchets (JO L 78, p. 32).
- (⁵) Directive 2006/12/CE du Parlement européen et du Conseil, du 5 avril 2006, relative aux déchets (JO L 114, p. 9).

Recours introduit le 3 avril 2007 — Commission des Communautés européennes/Royaume d'Espagne

(Affaire C-189/07)

(2007/C 129/17)

Langue de procédure: l'espagnol

Parties

Partie requérante: Commission des Communautés européennes (représentants: P.Oliver et F.Jimeno Fernández, agents)

Partie défenderesse: Royaume d'Espagne

Conclusions de la partie requérante

— constater que,

en ne procédant pas de manière satisfaisante au contrôle, à l'inspection et à la surveillance sur son territoire et dans les eaux maritimes relevant de sa souveraineté ou de sa juridiction, des activités halieutiques, y compris des activités de débarquement et de commercialisation d'espèces faisant l'objet de dispositions relatives aux tailles minimales requises en vertu des règlements (CE) n°850/98 (¹) et 2406/96 (²) et,

en ne s'attachant pas suffisamment à ce que des mesures appropriées soient prises à l'encontre des responsables d'infractions à la réglementation communautaire, principalement par l'ouverture d'une procédure administrative ou pénale et par l'imposition de sanctions dissuasives auxdits responsables,

le Royaume d'Espagne a manqué aux obligations qui lui incombent en vertu de l'article 2, paragraphe 1, et de l'article 31, paragraphes 1 et 2, du règlement (CEE) n° 2847/93 (³);

— condamner le Royaume d'Espagne aux dépens.

Moyens et principaux arguments

Le cadre législatif applicable requiert des États membres: [Or. 2]

- la mise en oeuvre d'un système efficace de contrôle, d'inspection et de surveillance des activités de débarquement et de commercialisation des espèces faisant l'objet de dispositions sur la taille minimale requise;
- l'application de mesures de sanction dissuasives à l'encontre des responsables d'infractions à la réglementation communautaire;
- l'exécution effective des sanctions qui peuvent être imposées à ces responsables afin d'éviter l'enrichissement injuste provenant d'une activité illégale.

Dans le cas présent, il a été dûment constaté que le Royaume d'Espagne n'a pas rempli les obligations que la législation communautaire lui impose en matière de contrôle et de sanction des infractions en matière d'activité de pêche. Ce manquement a non seulement été établi par les conclusions des inspecteurs de la Communauté, mais aussi par la défenderesse qui l'a elle-même reconnu.

- (¹) Règlement du Conseil du 30 mars 1998 visant à la conservation des ressources de pêche par le biais de mesures techniques de protection des juvéniles d'organismes marins (JO L 125, p. 1).
- (²) Règlement du Conseil du 26 novembre 1996, fixant des normes communes de commercialisation pour certains produits de la pêche (JO L 334, p. 1).
- (³) Règlement du Conseil, du 12 octobre 1993, instituant un régime de contrôle applicable à la politique commune de pêche (JO L 261, p. 1).

Recours introduit le 3 avril 2007 — Commission des Communautés européennes/République italienne

(Affaire C-190/07)

(2007/C 129/18)

Langue de procédure: l'italien

Parties

Partie requérante: Commission des Communautés européennes (représentant: C. Cattabriga, agent)

Partie défenderesse: République italienne

CONCLUSIONS DE L'AVOCAT GÉNÉRAL

Mme J. Kokott
présentées le 13 mars 2008 (1)
Affaire C-188/07
Commune de Mesquer
contre
Total France SA
et
Total International Ltd

[Demande de décision préjudicielle formée par la Cour de cassation (France)]

«Directive 75/442 relative aux déchets – Notion de déchet – Hydrocarbures et fioul lourd – détenteur du déchet – Principe du pollueur-payeur – Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures»

I – INTRODUCTION	2
II – CADRE JURIDIQUE	2
A – LES CONVENTIONS INTERNATIONALES APPLICABLES	2
B – REGLEMENTATION COMMUNAUTAIRE	4
1. <i>La directive cadre relative aux déchets</i>	4
2. <i>La directive 68/414/CEE sur les réserves obligatoires en ressources stratégiques</i>	4
3. <i>La décision 2004/246/CE relative à la Convention FIPOL</i>	5
III – FAITS, PROCEDURE AU PRINCIPAL ET DEMANDE DE DECISION PREJUDICIELLE	6
IV – APPRECIATION	7
A – SUR LA RECEVABILITE DE LA DEMANDE DE DECISION PREJUDICIELLE	7
B – SUR LA PREMIERE QUESTION – LE FIOUL LOURD EST-IL UN DECHET ?	8
C – SUR LA DEUXIEME QUESTION – LE FIOUL LOURD QUI S'EST ECHAPPE DU NAVIRE EST-IL UN DECHET ?	10
D – SUR LA TROISIEME QUESTION – LA PRISE EN CHARGE DES COUTS LIES AU FIOUL LOURD DEVERSE	12
1. <i>Sur les rapports entre la directive cadre relative aux déchets et la Convention sur la responsabilité</i>	13
Sur la décision 2004/246	13
La directive 2004/35/CE	14
Sur l'article 307 CE	14
Sur l'interprétation conforme	15
2. <i>Sur l'interprétation de l'article 15 de la directive cadre relative aux déchets</i>	16
V – CONCLUSION	21

I – Introduction

1. La demande de décision préjudicielle de la Cour de cassation fait suite au naufrage du pétrolier Erika en 1999 devant les côtes bretonnes. Le fioul lourd qui s'en est échappé a pollué notamment le littoral de la commune de Mesquer (ci-après « Mesquer ») qui sollicite à présent une indemnisation à des entreprises du groupe Total.

2. La Cour est saisie de questions en interprétation de la directive 75/442/CEE du Conseil, du 15 juillet 1975, relative aux déchets (2) (ci-après la « directive cadre relative aux déchets »). Il convient tout d'abord de préciser si le fioul lourd doit être qualifié en tant que tel de déchet ou s'il est devenu un déchet du fait du naufrage. La Cour de cassation demande ensuite si les entreprises du groupe Total doivent supporter les frais d'élimination de la pollution due au fioul en ce qu'elles ont produit le fioul lourd qui s'est déversé et l'ont fait transporter par le pétrolier.

3. Il convient de prendre en compte dans ce contexte le fait que la République française est partie à la Convention internationale du 29 novembre 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (3), dans la version du protocole de 1992 (4) (ci-après la « Convention sur la responsabilité ») et à la Convention internationale portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, dans la version du protocole du 27 novembre 1992 (5) (ci-après la « Convention FIPOL »).

II – Cadre juridique

A – Les Conventions internationales applicables

4. Sur le plan du droit international, c'est tout d'abord la Convention sur la responsabilité civile qui intéresse la présente affaire. Cette Convention a été ratifiée par vingt-quatre États membres mais pas par la Communauté (6).

5. L'article III de la Convention sur la responsabilité comporte les dispositions sur la responsabilité pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures en mer :

«1. Le propriétaire du navire au moment d'un événement ou, si l'événement consiste en une succession de faits, au moment du premier de ces faits, est responsable de tout dommage par pollution causé par le navire et résultant de l'événement, sauf dans les cas prévus aux paragraphes 2 et 3 du présent article;

2. Le propriétaire n'est pas responsable s'il prouve que le dommage par pollution

a) résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile, d'une insurrection, ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible, ou

b) résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, ou

c) résulte en totalité de la négligence ou d'une autre action préjudiciable d'un gouvernement ou autre autorité responsable de l'entretien des feux ou autres aides à la navigation dans l'exercice de cette fonction.

3. Si le propriétaire prouve que le dommage par pollution résulte en totalité ou en partie, soit du fait que la personne qui l'a subi a agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, soit de la négligence de cette personne, le propriétaire peut être exonéré de tout ou partie de sa responsabilité envers ladite personne.

4. Aucune demande de réparation de dommage par pollution ne peut être formée contre le propriétaire autrement que sur la base de la présente Convention. Sous réserve du paragraphe 5 du présent article, aucune demande de réparation de dommage par pollution, qu'elle soit ou non fondée sur la présente Convention, ne peut être introduite contre:

a) les préposés ou mandataires du propriétaire ou les membres de l'équipage;

b) le pilote ou toute autre personne qui, sans être membre de l'équipage, s'acquitte de services pour le navire;

c) tout affréteur (sous quelque appellation que ce soit, y compris un affréteur coque nue) armateur ou armateur gérant du navire;

d) toute personne accomplissant des opérations de sauvetage avec l'accord du propriétaire ou sur les instructions d'une autorité publique compétente;

e) toute personne prenant des mesures de sauvegarde;

f) tous préposés ou mandataires des personnes mentionnées aux alinéas c), d) et e), à moins que le dommage ne résulte de leur fait ou de leur omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

5. Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte aux droits de recours du propriétaire contre les tiers. »

6. Aux termes de l'article V de la Convention, la responsabilité du propriétaire est limitée à tout le moins lorsqu'il n'est pas prouvé que le dommage par pollution résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

7. A l'époque en cause ce plafond de responsabilité s'élevait aux termes de l'article V, paragraphe 1, entre 3 millions et 59,7 millions d'unités de compte en fonction de la taille du navire. Aux termes de l'article V, paragraphe 9, l'unité de compte correspond au droit de tirage spécial tel qu'il est défini par le Fonds monétaire international, représentant au 13 décembre 1999, juste après l'accident, 1,357120 euro (7). Dans l'affaire de l'Erika la responsabilité du propriétaire était limitée à environ 13 millions d'euros (8).

8. La Convention sur la responsabilité a été complétée par la Convention FIPOL. Cette Convention a été ratifiée par vingt-trois États membres mais pas par la Communauté (9).

9. Aux termes de l'article 2 de la Convention FIPOL, le Fonds d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (ci-après également le « Fonds ») créé par la Convention intervient dans la mesure où la protection qui découle de la Convention sur la responsabilité est insuffisante. A l'époque, l'indemnisation du Fonds était plafonnée à 135 millions d'unités de compte. Dans l'affaire de l'Erika elle représentait environ 185 millions d'euros (10).

10. Aux termes de l'article 28, paragraphe 4, la Convention FIPOL n'est ouverte qu'aux États qui ont ratifié, accepté ou approuvé la Convention de 1992 sur la responsabilité ou qui y ont adhéré.

11. Au reste, l'article 235, paragraphe 3, de la Convention des Nations-Unies sur le droit de la mer, signée à Montego Bay le 10 décembre 1982 (11) (ci-après la « Convention sur le droit de la mer ») exhorte les États à coopérer à la mise en place d'un régime de responsabilité du fait de la pollution du milieu marin :

« 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. »

B – Réglementation communautaire

1. La directive cadre relative aux déchets

12. La directive cadre relative aux déchets définit en son article premier notamment les notions de déchet, de producteur de déchet et de détenteur de déchet :

« 1. Aux fins de la présente directive, on entend par:

a) déchet : toute substance ou tout objet qui relève des catégories figurant à l'annexe I, dont le détenteur se défait ou dont il a l'intention ou l'obligation de se défaire;

b) producteur: toute personne dont l'activité a produit des déchets et/ou toute personne qui a effectué des opérations de prétraitement, de mélange ou autres conduisant à un changement de nature ou de composition de ces déchets;

c) détenteur: le producteur des déchets ou la personne physique ou morale qui a les déchets en sa possession;

d) (...) »

13. L'annexe I définit différentes catégories de déchet dont les deux suivantes :

« Q 4 Matières accidentellement déversées, perdues ou ayant subi tout autre incident, y compris toute matière, équipement, etc., contaminés par suite de l'incident en question »,

et

«Q 15 Matières, substances ou produits contaminés provenant d'activités de remise en état de terrains»

14. L'article 15 de la directive-cadre relative aux déchets régit l'imputation des coûts de l'élimination de déchets :

« Conformément au principe du pollueur-payeur, le coût de l'élimination des déchets doit être supporté par:

- le détenteur qui remet des déchets à un ramasseur ou à une entreprise visée à l'article 9, et/ou
- les détenteurs antérieurs ou le producteur du produit générateur de déchets. »

2. La directive 68/414/CEE sur les réserves obligatoires en ressources stratégiques

15. La directive 68/414/CEE du Conseil, du 20 décembre 1968, faisant obligation aux États membres de la C.E.E. de maintenir un niveau minimum de stocks de pétrole brut et/ou de produits pétroliers (12) oblige en son article premier les États membres à maintenir des stocks de produits pétroliers équivalant à 90 jours de la consommation intérieure journalière. Aux termes de l'article 2, troisième tiret, cette obligation couvre les fuel-oils (huiles combustibles).

3. La décision 2004/246/CE relative à la Convention FIPOL

16. Le quatrième considérant et l'article 4 de la décision 2004/246/CE du Conseil, du 2 mars 2004, autorisant les États membres à signer ou à ratifier, dans l'intérêt de la Communauté européenne, le protocole de 2003 à la Convention internationale de 1992 portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, ou à y adhérer, et autorisant l'Autriche et le Luxembourg à adhérer, dans l'intérêt de la Communauté européenne, aux instruments de référence (13), éclairent la position que la Communauté a adoptée sur la Convention FIPOL.

17. L'article premier autorise les États membres à conclure un protocole additionnel à la Convention FIPOL. Certains États membres sont admis à ce titre à adhérer à la Convention FIPOL et à la Convention sur la responsabilité :

« 1. Les États membres sont autorisés, dans l'intérêt de la Communauté européenne, à signer ou ratifier le protocole de 2003 à la Convention internationale de 1992 portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (ci-après dénommé "protocole relatif au fonds complémentaire"), ou à y adhérer, sous réserve des conditions exposées dans les articles ci-dessous.

2. En outre, l'Autriche et le Luxembourg sont autorisés à adhérer aux instruments de référence.

3. Le texte du protocole sur le fonds complémentaire figure à l'annexe I de la présente décision. Les textes des "instruments de référence" figurent aux annexes II et III de la présente décision.

4. Aux fins de la présente décision, on entend par "instruments de référence" le protocole de 1992 modifiant la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1969 et le protocole de 1992 modifiant la Convention portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1971.

5. Dans la présente décision, on entend par "État membre" tous les États membres, à l'exception du Danemark. »

18. L'article 2 exhorte les États membres à adhérer dans les meilleurs délais au protocole relatif au fonds complémentaire et, à l'endroit des États visés à l'article 1er, paragraphe 2, à adhérer également aux Conventions de base.

19. Le quatrième considérant se lit comme suit :

« Aux termes du protocole relatif au fonds complémentaire, seuls les États souverains peuvent être parties au protocole; il n'est dès lors pas possible pour la Communauté de ratifier le protocole ou d'y adhérer, et il n'est pas envisageable qu'elle soit en mesure de le faire dans un proche avenir. »

20. L'article 4 impose aux États membres de mettre tout en œuvre pour permettre une adhésion de la Communauté :

« Les États membres mettent tout en œuvre dans les meilleurs délais pour que le protocole relatif au fonds complémentaire et les instruments de référence soient modifiés de manière à permettre à la Communauté d'en devenir partie contractante. »

21. D'après les deuxième et troisième considérants, cette décision du Conseil était nécessaire dès lors que des dispositions du protocole relatif au fonds complémentaire affectent les règles établies dans le règlement (CE) n° 44/2001 du Conseil, du 22 décembre 2000, concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale (14) et relèvent de ce fait des compétences exclusives de la Communauté.

III – Faits, procédure au principal et demande de décision préjudicielle

22. Le producteur italien d'électricité ENEL a conclu avec la société Total international Ltd. un contrat portant sur la livraison de fioul lourd en Italie. Le fioul lord devait être brûlé dans une centrale électrique.

23. Le fioul lourd est un produit issu du raffinage du pétrole. Les composants plus légers du pétrole, qui s'échappent à basses températures à l'état gazeux, sont transformés notamment en essence ou en mazout. Le fioul lourd en revanche est visqueux à des températures normales et doit être chauffé pour être fluide.

24. Pour exécuter le contrat passé avec ENEL, la société Total raffinage distribution, devenue Total France, a vendu une certaine quantité de fioul lourd à la société Total international Ltd. qui a affrété le navire Erika pour le transporter jusqu'au port de Milazzo en Sicile. Le navire a fait naufrage les 11 et 12 décembre 1999. Sa cargaison s'est répandue en partie dans la mer polluant ainsi les côtes françaises du littoral atlantique, dont des terres de Mesquer.

25. La commune a pris un arrêté mettant les sociétés Total en demeure de procéder à l'élimination des déchets issus du navire. Elle a toutefois engagé des dépenses au titre des opérations de nettoyage et de dépollution du territoire de la commune. Elle a assigné Total France et Total International Ltd. (ci-après « Total ») en remboursement de ces frais.

26. La procédure est à présent pendante devant la Cour de cassation qui pose à la Cour de justice les questions suivantes :

1. Le fioul lourd, produit issu d'un processus de raffinage, répondant aux spécifications de l'utilisateur, destiné par le producteur à être vendu en qualité de combustible et mentionné dans la directive 68/414/CEE du 20 décembre 1968 modifiée par la directive 98/93/CE du 14 décembre 1998 relative aux ressources stratégiques assorties d'une obligation de stockage, peut-il être qualifié de déchet au sens de l'article 1 de la directive 75/442 CEE du 15 juillet 1975 telle que modifiée par la directive 91/156/CEE du 18 mars 1991 et codifiée par la directive 2006/12/CE ?

2. Une cargaison de fioul lourd, transportée par un navire et accidentellement déversée dans la mer constitue-t-elle par elle-même ou du fait de son mélange à l'eau et à des sédiments, un déchet au sens de la rubrique Q 4 de l'annexe 1 de la directive 2006/12 ?

3. En cas de réponse négative à la première question et positive à la deuxième, le producteur du fioul lourd (Total raffinage) et/ou le vendeur et affréteur (Total international Ltd) peuvent-ils être considérés au sens des articles 1 sous b) et c) de la directive 2006/12 et pour l'application de l'article 15 de la même directive comme producteur et / ou détenteur du déchet alors qu'au moment de l'accident qui l'a transformé en déchet le produit était transporté par un tiers?

27. Au cours de la procédure devant la Cour de justice le tribunal de grande instance de Paris a condamné le 16 janvier 2008 à des amendes différentes personnes, en ce compris différentes sociétés du groupe Total, pour l'accident de l'Erika. Le même jugement condamne les prévenus à indemniser différentes parties civiles pour un montant total de 192 millions d'euros. Les interventions du Fonds d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ont été imputées dans le calcul de l'indemnisation (15). Mesquer doit recevoir 500 000 euros d'indemnité pour atteinte à sa réputation et à son image de marque (16). En revanche, le tribunal a rejeté comme étant non justifiée la demande d'indemnisation de 67 181,78 euros, non couverte par le Fonds (17). La faute de la société Total consiste à avoir accepté que l'ERIKA fût affrété pour le transport du fioul lourd (18). D'après la presse, Total notamment aurait relevé appel de ce jugement.

28. Mesquer, Total, le royaume de Belgique, la République française, la République italienne, le Royaume-Uni et la Commission ont présenté des observations écrites au titre de l'article 23 du statut de la Cour. Toutes les parties, à l'exception du royaume de Belgique et de la République italienne ont participé à la procédure orale le 22 janvier 2008.

IV – Appréciation

29. Il convient de relever au préalable que, les faits remontant à 1999, la directive cadre relative aux déchets s'applique, non pas dans sa version codifiée visée dans l'arrêt de renvoi, mais dans sa version de l'époque (19).

A – Sur la recevabilité de la demande de décision préjudicielle

30. Total considère que la demande de décision préjudicielle est hypothétique en ce que Mesquer a déjà été intégralement indemnisée et qu'elle n'aurait de ce fait plus d'intérêt à agir dans la procédure au principal. De surcroît, en recevant le paiement Mesquer aurait renoncé à toute autre prétention tirée de ce dommage.

31. Total soulève cette exception au motif que, dans des hypothèses exceptionnelles, il appartient à la Cour d'examiner les conditions dans lesquelles elle est saisie par le juge national en vue de vérifier sa propre compétence (20). Il résulte d'une jurisprudence constante que le rejet d'une demande formée par une juridiction nationale n'est possible que s'il apparaît de manière manifeste que l'interprétation sollicitée du droit communautaire n'a aucun rapport avec la réalité ou l'objet du litige au principal ou encore lorsque le problème est de nature hypothétique ou que la Cour ne dispose pas des éléments de fait et de droit nécessaires pour répondre de façon utile aux questions qui lui sont posées (21). Sauf en de telles hypothèses, la Cour est, en principe, tenue de statuer sur les questions préjudicielles portant sur l'interprétation des règles de droit communautaire (22).

32. Contrairement aux questions de droit communautaire notamment celles qui peuvent faire apparaître le caractère hypothétique total ou partiel d'une demande de décision préjudicielle, c'est en principe au seul juge national qu'il appartient d'examiner la question de l'intérêt à agir dans une procédure au principal. Il s'ensuit que dans le cadre d'un renvoi préjudiciel devant la Cour il convient d'être particulièrement strict à l'égard des exceptions soulevées contre les conclusions de cet examen.

33. Considérés de cette manière stricte, les arguments de Total ne remettent pas en cause la recevabilité du renvoi préjudiciel. Mesquer ne sollicite pas uniquement des choses qu'elle a prétendument déjà obtenues mais elle sollicite également les juridictions de déterminer le principe de l'obligation de Total de réparer le dommage. Ce principe couvrirait également des dommages futurs.

34. Seule une juridiction nationale peut apprécier la portée de la renonciation qu'invoque Total à toute prétention ultérieure. Cette prétendue renonciation devant être connue de la juridiction de renvoi, on doit considérer qu'elle ne s'oppose pas à l'action.

35. Le fait que le tribunal de grande instance a statué sur des demandes de Mesquer dirigées contre d'autres sociétés du groupe Total du fait du naufrage pourrait aussi faire douter de la recevabilité de l'action au principal. Mais il n'appartient toutefois pas à la Cour mais uniquement à la juridiction nationale compétente de décider si cela l'empêche de connaître de la présente procédure pour cause de connexité.

36. Il s'ensuit que l'on ne peut pas déterminer que le litige au principal ou le renvoi préjudiciel soit de nature hypothétique. La demande de décision préjudicielle est partant recevable.

B – Sur la première question – le fioul lourd est-il un déchet ?

37. Par sa première question, le juge de renvoi souhaite savoir si le fioul lourd produit issu d'un processus de raffinage, répondant aux spécifications de l'utilisateur, destiné par le producteur à être vendu en qualité de combustible et mentionné dans la directive sur les réserves obligatoires en ressources stratégiques (23), peut être qualifié de déchet au sens de l'article 1er de la directive cadre relative aux déchets.

38. Il convient tout d'abord de relever que l'on ne peut considérer ici l'idée avancée par Mesquer voulant que le fioul lourd soit une substance d'une qualité autre – inférieure – que celle qu'on a reconnue jusque là, à savoir un résidu de production hautement toxique ayant une autre viscosité que celle prescrite. Dans la procédure préjudicielle il n'appartient en effet pas à la Cour d'instruire les faits (24). Il se peut même que, statuant en cassation, la juridiction de renvoi ne puisse même pas elle-même instruire les faits plus avant. Le renvoi préjudiciel visant un fioul lourd, répondant aux spécifications de l'acheteur, il convient de fonder l'examen sur cette donnée.

39. Aux termes de l'article 1er, sous a), de la directive cadre relative aux déchets, la notion de déchet comprend toute substance ou tout objet qui relève des catégories figurant à l'annexe I, dont le détenteur se défait ou dont il a l'intention ou l'obligation de se défaire.

40. Ladite annexe ainsi que le catalogue européen des déchets précisent et illustrent cette définition en proposant des listes de substances et d'objets pouvant être qualifiés de déchets. L'annexe et le catalogue n'ont qu'une valeur indicative surtout quand on sait en particulier que la rubrique Q16 de l'annexe englobe « toute matière, substance ou produit qui n'est pas couvert par les catégories ci-dessus » (25).

41. Ce qui importe davantage c'est de savoir si le détenteur se défait d'un objet, a l'intention ou l'obligation de s'en défaire (26). La notion de « déchet » au sens de la directive cadre relative aux déchets n'appelle dès lors pas une interprétation stricte (27).

42. La première question doit ainsi permettre de préciser si le détenteur s'est défait du fioul lourd, avait l'intention ou l'obligation de s'en défaire lorsqu'il se trouvait encore dans le pétrolier. Le transport d'une substance dans un pétrolier ne s'inscrit pas en tant que tel dans un processus visant à s'en défaire ni n'indique quoi que ce soit à cet égard. Il s'ensuit qu'on ne peut pas considérer qu'il y ait volonté de se défaire du fioul.

43. Une obligation de se défaire (28) d'une substance pourrait s'envisager lorsque la substance en question n'est pas susceptible d'être utilisée légalement. On pourrait le concevoir pour le fioul lourd qui ne répond pas aux exigences de la directive 1999/32/CE du Conseil, du 26 avril 1999, concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides et modifiant la directive 93/12/CEE (29). À l'époque en cause, décembre 1999, aucune réglementation communautaire de ce type n'était en vigueur et, au reste, ce cas de figure paraît exclu dès lors que le fioul lourd – ainsi que le suppose l'arrêt de renvoi – répondait aux spécifications de l'acheteur.

44. Il convient dès lors d'examiner si le détenteur avait l'intention de se défaire du fioul lourd. La directive cadre relative aux déchets ne donne aucun critère décisif pour scruter l'intention du détenteur de se défaire d'une substance ou d'un objet. La Cour, qui a été interrogée à plusieurs reprises sur la qualification de déchet à donner ou non à différentes substances, a néanmoins donné certaines indications permettant d'interpréter l'intention du détenteur (30). Cet examen doit se faire en considérant l'ensemble des circonstances. Il convient à cet égard de tenir compte de l'objectif de la directive en veillant à ne pas en compromettre l'efficacité (31).

45. Mesquer soutient que le fioul lourd est un déchet au motif qu'il s'agit d'un résidu de production. Un résidu de production est un produit qui n'a pas été recherché comme tel, en vue de son utilisation comme combustible (32). Lorsque le détenteur ne peut réutiliser ce produit sans transformation

préalable dans des conditions économiquement avantageuses, celui-ci doit être analysé comme une charge dont le détenteur a l'intention de se défaire et donc en principe comme un déchet (33).

46. À l'instar des autres parties, nous ne sommes néanmoins pas convaincue que le fioul lourd – à tout le moins dans les circonstances de l'espèce – soit effectivement un résidu de production. Il s'agit davantage d'un produit. Certes, ainsi que le Royaume-Uni l'indique, le fioul lourd est nécessairement issu du raffinage du pétrole ; il en va toutefois de même de la plupart des autres fractions produites par le raffinage du pétrole brut.

47. Le document dit « BREF » (document de référence sur les meilleures techniques disponibles) concernant les raffineries de pétrole et de gaz (34) le confirme. La Commission a établi ce document avec des experts des États membres au titre de la directive 96/61/CE du 24 septembre 1996 relative à la prévention et à la réduction intégrées de la pollution (appelée aussi directive « IPPC ») (35). Il montre que les raffineries transforment des matières brutes naturelles comme le pétrole brut ou le gaz en produits commercialisables, en particulier en carburants pour le secteur des transports, en combustibles pour la production de chaleur et d'énergie dans l'industrie et dans les habitations, en matières premières pour l'industrie chimique, en produits spéciaux tels que les lubrifiants, la paraffine, la cire ou les bitumes ainsi qu'en énergie sous la forme de vapeur ou d'électricité issue du raffinage.

48. C'est donc à très juste titre que ce document de référence ne qualifie pas le fioul lourd de déchet typique de raffinerie (36). Il ne mentionne pas davantage la réduction de la production de fioul lourd dans les objectifs des meilleures techniques disponibles au sens de la directive relative à la prévention et à la réduction intégrées de la pollution.

49. Il s'impose d'autant plus de qualifier le fioul lourd de produit lorsque – comme cela apparaît être le cas en l'espèce selon l'arrêt de renvoi – il a été fabriqué selon les spécifications de l'acheteur. Résultant en effet d'une décision technique il est alors un produit destiné à un usage ultérieur voulu (37). Les critères à retenir pour qu'il y ait une décision technique sur ce point ne doivent pas être exagérés quand on sait que de nombreux processus de production conditionnent la production parallèle de produits qui ne sont pas tous aussi attractifs pour le producteur mais qui sont tous voulus dans une production aussi intégrée et efficace que possible.

50. La nature d'un combustible ne permet pas de considérer que la combustion prévue vise à s'en défaire à la suite d'une décision de s'en défaire (38). Il s'agit là plutôt d'un mode d'utilisation analogue aux autres dérivés qui doivent être incontestablement considérés comme des produits (39).

51. Un combustible comme le fioul lourd n'est donc en principe pas un résidu de production issu du raffinage mais un produit voulu.

52. Cette conclusion est corroborée par le fait que, ainsi que l'indique la question préjudicielle, le fioul lourd est couvert par la directive 68/414 sur les réserves obligatoires en ressources stratégiques. On est loin de l'idée de vouloir s'en défaire quand on sait que les États membres sont tenus de maintenir des stocks suffisants de fioul lourd (40). Cette obligation de maintenir des stocks montre plutôt que la consommation du fioul lourd produit est assurée ce qui récuse tout autant l'idée d'un déchet (41).

53. Contrairement à ce que Mesquer en pense, cette analyse n'est pas remise en cause non plus par les risques particuliers que le fioul lourd et son utilisation font peser sur l'environnement. Certes, la Cour a reconnu dans les risques de cette nature un indice de la volonté de se défaire d'une substance ou d'un objet mais leur pertinence est secondaire par rapport à d'autres aspects (42). De nombreux produits présentent des risques pour l'environnement ou peuvent à tout le moins se révéler nocifs dans leur utilisation. Ces risques n'imposent toutefois pas d'appliquer le régime des déchets mais doivent être pris en compte par des règles spécifiquement applicables à ces produits ou à leur utilisation.

54. On inclinera en revanche davantage à admettre l'idée d'un résidu de production lorsqu'une substance susceptible de servir de combustible est issue d'un processus de production conçu fondamentalement pour produire autre chose. C'est la raison pour laquelle la Cour a qualifié des « LUWA-Bottoms », extraits d'un « flux d'hydrocarbures » (pas davantage spécifié), de résidus de production issus de la fabrication d'oxyde de propylène et d'alcool butylique tertiaire (43).

55. Le fioul lourd issu du raffinage ne pourrait en revanche être qualifié de résidu de production que si, en raison de circonstances particulières, par exemple en l'absence de demande ou en raison de réglementations, il devait être considéré comme une charge dont le détenteur a l'intention ou l'obligation de se défaire. Dans un tel cas, dont aucun élément n'indique qu'il se présente en l'espèce, la qualité de déchet ne devrait être exclue que si la réutilisation d'un bien, d'un matériau ou d'une matière première n'est pas seulement éventuelle, mais certaine, sans transformation préalable, et dans la continuité du processus de production (44).

56. Cette exception à l'exception a été appliquée à des débris de pierre qui étaient réutilisés pour combler des galeries de la même mine. Elle se justifie dans ce cas en particulier pour les distinguer d'autres matériaux extraits de la mine dont la réutilisation dans d'autres applications est envisageable sans être certaine (45).

57. L'exception à l'exception ne doit toutefois pas se comprendre de manière absolue, en particulier à l'endroit de la continuité du processus de production. En l'espèce, on peut douter d'une continuité dès lors que le fioul lourd ne sera valorisé qu'au terme d'un très long transport. Mais lorsqu'il est certain qu'un producteur peut exploiter avec bénéfice un résidu de production sans autre transformation, on doit également exclure que ce résidu soit une charge dont il a l'intention de se défaire (46).

58. En résumé, il convient de répondre à la première question que le fioul lourd, produit issu d'un processus de raffinage, répondant aux spécifications de l'utilisateur, destiné par le producteur à être vendu en qualité de combustible et mentionné dans la directive 68/414 relative aux ressources stratégiques assorties d'une obligation de stockage, ne peut pas être qualifié, en tant que tel, de déchet au sens de l'article 1er de la directive cadre relative aux déchets.

C – Sur la deuxième question – Le fioul lourd qui s'est échappé du navire est-il un déchet ?

59. Par sa deuxième question, la Cour de cassation souhaite savoir si une cargaison de fioul lourd transportée par un navire et accidentellement déversée dans la mer constitue par elle-même ou du fait de son mélange à l'eau et à des sédiments, un déchet au sens de la rubrique Q 4 de l'annexe 1 de la directive cadre relative aux déchets.

60. Le royaume de Belgique et Total soutiennent toutefois que la Convention sur la responsabilité exclut d'appliquer la directive cadre relative aux déchets. Aux termes de l'article III, paragraphe 4, de cette Convention, aucune demande de réparation d'un dommage dû à la pollution ne peut être formée contre le propriétaire ou d'autres personnes que sur la base de la présente Convention.

61. La Convention sur la responsabilité n'intéresse néanmoins pas cette deuxième question préjudicielle en ce qu'elle ne comporte aucune disposition permettant de préciser si des hydrocarbures qui s'échappent d'un pétrolier en naufrage sont des déchets. La Convention sur la responsabilité doit plutôt être examinée ensuite, dans le cadre de la troisième question, dès lors que celle-ci concerne le régime de responsabilité propre aux déchets et donc l'obligation de réparer.

62. Total soutient au reste que la question de savoir si le fioul lourd est devenu un déchet en se déversant dans la mer, n'intéresserait manifestement pas la procédure au principal. Il s'agit uniquement du fioul lourd qui a pollué le littoral de Mesquer. Il n'y a pas lieu selon Total de répondre à cette sous question.

63. Cette position est toutefois contradictoire avec les développements que Total consacre à la deuxième sous question. Total y soutient que le mélange de fioul lourd d'eau et de sédiments qui a pollué les côtes ne doit être assimilé à un déchet que si l'on établit une obligation de s'en défaire. Et cette obligation – ne visant au départ que le fioul lourd – ne peut se concevoir que si le fioul lourd est déjà devenu un déchet avant son mélange.

64. Il ressort donc des arguments mêmes de Total que la première sous question intéresse la solution du litige et doit recevoir une réponse.

65. Total soutient au reste une idée que nous avons déjà développée de manière analogue, voulant que la substance qui s'est répandue soit considérée conjointement avec la substance polluée (47). Ce qui importerait donc c'est de savoir si l'on se défait du mélange, si on a l'intention ou l'obligation de s'en défaire. Cet angle d'analyse peut être précieux dans certaines circonstances en particulier lorsqu'on ne peut plus déterminer l'origine des composants d'un mélange.

66. Il n'est toutefois pas utile d'analyser le mélange lorsque – comme en l'espèce au titre de la troisième question – on doit déterminer qui répond de la naissance de déchets. Cette responsabilité est en effet souvent liée au sort de certains composants, en l'espèce le fioul lourd, tandis que les autres composants sont qualifiés de déchets parce qu'ils ont été pollués par le fioul lourd. Il convient dès lors d'examiner si le fioul lourd est devenu un déchet.

67. L'annexe I de la directive 75/442 – « catégories de déchet » – mentionne en son point Q4 « Matières accidentellement déversées, perdues ou ayant subi tout autre incident, y compris toute matière, équipement, etc., contaminés par suite de l'incident en question ». Cela est un indice montrant que ces matières relèvent de la notion de déchet. Elle ne permet toutefois pas en elle-même de qualifier de déchets des carburants accidentellement déversés et qui ont provoqué une pollution (48). Car, ainsi que nous l'avons déjà déterminé dans le cadre de la première question, aux termes de l'article 1er, sous a), premier alinéa, de la directive cadre relative aux déchets, les substances et objets ne sont des déchets que lorsque leur détenteur s'en défait ou a l'intention ou l'obligation de s'en défaire (49).

68. Le fioul lord déversé lors de l'accident d'un pétrolier n'est pas caractéristique – sans autre élément particulier – d'une volonté ni d'une intention de s'en défaire. On doit toutefois examiner si le détenteur s'est défait du fioul lourd déversé.

69. Dans l'arrêt Van de Walle, la Cour de justice a établi sur ce point un parallèle avec la jurisprudence consacrée au résidus de production. Il s'agissait dans cette affaire d'hydrocarbures qui s'étaient échappés des cuves d'une station service pour se répandre dans le sol.

70. La Cour a indiqué qu'un produit, qui n'a pas été recherché comme tel en vue d'une utilisation ultérieure et que le détenteur ne peut réutiliser sans transformation préalable dans des conditions économiquement avantageuses, doit être analysé comme une charge dont le détenteur se défait (50).

71. Il est manifeste, selon la Cour, que des hydrocarbures accidentellement déversés et à l'origine d'une pollution des terres et des eaux souterraines ne constituent pas (non plus) un produit réutilisable sans transformation. En effet, leur commercialisation est très aléatoire et, en admettant qu'elle soit encore envisageable, suppose des opérations préalables qui ne sont pas économiquement avantageuses pour leur détenteur. Ces hydrocarbures constituent donc des substances que ce dernier n'avait pas l'intention de produire et dont il se défait, fût-ce involontairement, à l'occasion d'opérations de distribution les concernant (51).

72. Ainsi que l'exposent la République française, la République italienne, le Royaume-Uni et la Commission, il en va de même du fioul lourd déversé lors de l'accident d'un pétrolier et mélangé à de l'eau et des sédiments. Il est à tout le moins incertain voire totalement exclu d'envisager de l'utiliser. Le détenteur du fioul lourd s'en est donc défait – même involontairement – durant le transport.

73. Dans l'arrêt van de Walle, la Cour a déterminé au reste que la même qualification de «déchet» s'impose pour le sol contaminé par suite d'un déversement accidentel d'hydrocarbures. En effet, dans un tel cas, ces derniers ne sont pas séparables des terres qu'ils ont pollués et ne peuvent être valorisés ou éliminés que si ces terres font également l'objet des opérations nécessaires de décontamination (52).

74. Ces considérations valent aussi en l'espèce. Le fioul lourd ne peut être traité conformément à la réglementation relative aux déchets que si l'eau et les sédiments avec lesquels il est mélangé font l'objet du traitement nécessaire soit pour séparer les différents composants soit pour les éliminer ou les valoriser ensemble.

75. L'arrêt van de Walle a été critiqué par la doctrine le plus souvent en raison de ses conséquences pratiques (53). En plus des arguments qui avaient déjà été abordés dans l'arrêt ou à tout le moins dans les conclusions ou qui sont plutôt éloignés du sujet, la doctrine a également critiqué – à juste titre – l'absence de mention du sixième considérant de la directive cadre relative aux déchets (54). On y lit « qu'une réglementation efficace et cohérente de l'élimination des déchets (...) devrait s'appliquer aux biens meubles dont le détenteur se défait ou a l'obligation de se défaire en vertu des dispositions nationales en vigueur, (...) ».

76. Ce considérant n'exclut toutefois pas nécessairement les biens immeubles du champ d'application de la directive cadre relative aux déchets. On peut tout au plus en déduire que la directive ne vise en principe pas les biens immeubles. Il serait contraire à l'objectif défini dans le même considérant, visant à établir une réglementation efficace et cohérente de l'élimination des déchets, d'exclure l'application du régime des déchets lorsque des biens meubles deviennent immeubles du fait de leur mélange dans le sol. On doit plutôt empêcher que des déchets échappent de la sorte au régime des déchets (55).

77. Le Parlement et le Conseil examinent pourtant actuellement une proposition de refonte de la directive cadre relative aux déchets qui prévoit notamment que la directive ne trouve pas à s'appliquer aux sols (in situ), y compris les sols pollués non excavés et les bâtiments reliés au sol de manière permanente (56).

78. Au vu déjà de ces travaux législatifs en cours, la Cour ne devrait pas devancer le législateur en remettant en cause sa jurisprudence sur ce point.

79. Il convient au reste de relever que l'article 2, paragraphe 1, sous b), iv), de la directive cadre relative aux déchets n'écarte pas les déchets d'hydrocarbures de l'application de la directive. Aux termes de cette disposition, les eaux usées, à l'exception des déchets à l'état liquide, sont exclues du champ d'application de la directive cadre relative aux déchets dans la mesure où les eaux usées sont déjà soumises à d'autres règles. Les déchets d'hydrocarbures ne sont pas des eaux usées puisqu'ils ne sont pas issus de l'utilisation ou de la consommation d'eau. Dans la mesure où ils sont bien entendu (encore) fluides, il s'agit de déchets liquides.

80. Il convient dès lors de répondre à la deuxième question que le fioul lourd doit être qualifié de déchet au sens de la directive cadre relative aux déchets lorsqu'il s'écoule d'un pétrolier accidenté et se mélange à l'eau et à des sédiments.

D – Sur la troisième question – La prise en charge des coûts liés au fioul lourd déversé

81. Par sa troisième question, la Cour de cassation souhaite savoir si Total, en tant que producteur du fioul lourd et/ou vendeur et affréteur de celui-ci peuvent être considérés au sens des articles 1er, sous b) et c), de la directive cadre relative aux déchets et aux fins de l'application de l'article 15 de la même directive comme producteur et / ou détenteur du déchet alors qu'au moment de l'accident qui l'a transformé en déchet le produit était transporté par un tiers.

82. L'article 15 de la directive cadre relative aux déchets définit celui qui doit supporter les coûts de l'élimination des déchets. En se référant à cette disposition, on voit que la troisième question vise à savoir si les sociétés du groupe Total doivent supporter les coûts d'élimination du fioul lourd déversé.

1. Sur les rapports entre la directive cadre relative aux déchets et la Convention sur la responsabilité

83. Total et le royaume de Belgique s'opposent à l'application de l'article 15 de la directive cadre relative aux déchets au motif que la prise en charge des coûts liés aux dommages dus à la pollution par les hydrocarbures en mer serait régie de manière exhaustive par la Convention sur la responsabilité et par la Convention FIPOL. La responsabilité pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures serait « canalisée » sur le propriétaire du bateau tandis que tout recours contre d'autres protagonistes, en particulier contre un affréteur comme Total international Ltd. serait exclu. Dans le prolongement de la limitation de la responsabilité du propriétaire du bateau, les dommages dus à la pollution par des hydrocarbures seraient couverts au titre de la Convention FIPOL par un fonds international dans les limites d'un plafond d'intervention qu'elle définit. Ces règles ont primé en l'espèce l'application de l'article 15 de la directive cadre relative aux déchets.

84. Les deux Conventions ont certes été ratifiées par presque tous les États membres mais pas par la Communauté. Elles ne font donc pas partie intégrante du droit communautaire et ne lie de ce fait pas la Communauté – contrairement à ce que Total a soutenu à l'audience – (57). A l'audience, la Commission a également souligné à juste titre que les deux Conventions ne lient pas la Communauté en tant que droit coutumier international (58). Il s'ensuit que la Cour ne peut pas interpréter ces Conventions dans le cadre d'un renvoi préjudiciel (59). Elle peut toutefois vérifier dans quelle mesure, même si elles n'ont pas d'effet obligatoire envers la Communauté, ces Conventions sont susceptibles de s'opposer à l'application de l'article 15 de la directive cadre relative aux déchets.

Sur la décision 2004/246

85. Total invoque la décision du 2 mars 2004 autorisant les États membres à signer ou à ratifier, dans l'intérêt de la Communauté européenne, le protocole de 2003 à la Convention internationale de 1992 portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, ou à y adhérer, et autorisant l'Autriche et le Luxembourg à adhérer, dans l'intérêt de la Communauté européenne, aux instruments de référence.

86. Cette décision peut se comprendre en ce sens que la Communauté a permis aux États membres de déroger au droit communautaire dans la mesure où cela était nécessaire à l'adhésion au protocole additionnel. Les règles de la Convention sur la responsabilité seraient donc une partie des dérogations admises au titre de l'article 1er, paragraphe 4, de la décision 2004/246.

87. Dans la mesure où la Convention sur la responsabilité déroge à la directive cadre relative aux déchets, la décision 2004/246 aurait certes dû être vraisemblablement fondée sur la compétence de l'article 175 CE pour les matières d'environnement. Toutefois aussi longtemps que la décision n'est pas annulée ou déclarée nulle, tout incline à penser que les intéressés à tout le moins peuvent escompter qu'une Convention autorisée par la Communauté à laquelle l'État membre concerné est partie a vocation à s'appliquer.

88. Il se trouve toutefois que la décision n'a été adoptée que plusieurs années après le naufrage de l'Erika. L'obligation de supporter les coûts de l'élimination des déchets d'hydrocarbures est en revanche née dans son principe au moment de l'accident. La décision 2004/246 n'indique en rien qu'elle est censée lever cette obligation avec effet rétroactif dans certaines circonstances. La prise en charge de coûts n'étant pas une peine, il n'y a aucune raison d'admettre que le principe de la loi pénale moins sévère (60) doive s'opposer à l'article 15 de la directive cadre relative aux déchets.

89. Ce sont les règles en vigueur au moment où sont nées les obligations au titre de la réglementation relative aux déchets qui comptent. Il s'ensuit que la décision 2004/246 est dénuée de pertinence en l'espèce.

La directive 2004/35/CE

90. Total et le royaume de Belgique récusent également l'application de la directive cadre relative aux déchets en tirant argument de la directive 2004/35 sur la responsabilité environnementale (61). L'article 4, paragraphe 2, de cette directive exclut de son champ d'application les dommages environnementaux ou la menace imminente de tels dommages résultant d'un incident à l'égard duquel la responsabilité ou l'indemnisation relèvent du champ d'application de la Convention sur la responsabilité si elle est en vigueur dans l'État membre concerné.

91. Il n'est pas exclu que la directive 2004/35 concrétise l'article 15 de la directive cadre relative aux déchets et que l'exception qu'elle comporte à l'égard de la Convention sur la responsabilité puisse de ce fait aussi avoir des effets sur l'article 15 de la directive cadre relative aux déchets. En l'espèce, la Cour n'a toutefois pas à statuer sur ce point. La directive 2004/35 a été adoptée après les textes en question et devait être transposée avant le 30 avril 2007. Elle n'intéresse pas les dommages causés par une émission, un événement ou un incident survenus avant cette date.

a) Sur l'article 235 de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer

92. À l'audience, Total a invoqué au reste l'article 235, paragraphe 3, de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer. Cette disposition veut que 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 résultant de la pollution du milieu marin.

93. La Convention des Nations unies sur le droit de la mer fait partie intégrante de l'ordre juridique communautaire et lie la Communauté (62). Ainsi que la République française l'oppose à juste titre à Total, on ne saurait tirer de l'article 235, paragraphe 3, aucun effet obligatoire d'une Convention internationale sur la responsabilité pour les dommages dus à la pollution. Il ne comporte qu'une exhortation à coopérer.

Sur l'article 307 CE

94. Enfin l'article 307, paragraphe 1, CE ne conduit pas à faire primer sur l'article 15 de la directive cadre relative aux déchets les dispositions de la Convention sur la responsabilité. La Convention sur la responsabilité n'a été conclue et ratifiée par la République française qu'après la création de la Communauté, qui remonte du côté français au 1er janvier 1958. Il s'ensuit que, d'après ses termes mêmes, l'article 307, paragraphe 1, CE n'est pas applicable.

95. Une application par analogie de l'article 307, paragraphe 1, CE ne débouche pas sur une conclusion différente. Elle peut se concevoir lorsqu'une obligation internationale d'un État membre entre en conflit avec une disposition de droit dérivé adoptée ultérieurement. La République française semble avoir déposé le 17 mars 1975 les instruments de ratification de la Convention sur la responsabilité dans sa version de 1969 (63) tandis que la version originaire de la directive cadre relative aux déchets n'a été adoptée que le 15 juillet 1975.

96. Il n'y a pourtant pas lieu d'examiner plus avant si une application par analogie de l'article 307, paragraphe 1, CE s'envisage dans cette situation. La Convention sur la responsabilité ne pouvait en effet pas s'opposer dans sa version originaire à l'application de l'article 15 de la directive cadre relative aux déchets. La version de 1992 de la Convention sur la responsabilité applicable à l'époque ne pouvait éventuellement entrer en conflit avec l'article 15 qu'en raison du fait que la Convention sur la responsabilité exclut largement les recours contre l'affréteur d'un pétrolier tandis que celui-ci doit

éventuellement supporter les coûts de l'élimination des déchets d'hydrocarbures au titre de l'article 15. Cette exonération de responsabilité ne figurait toutefois pas encore dans la Convention sur la responsabilité de 1969. Il s'agit d'une obligation internationale de la République française qui est postérieure à l'article 15 de la directive cadre relative aux déchets.

97. Il est vrai que la version actuelle de l'article 15 de la directive cadre relative aux déchets procède d'une directive modificatrice de 1991 mais la version originaire de la directive cadre relative aux déchets comportait déjà un article 11 dont la teneur était identique à celle de l'article 15 actuellement en vigueur.

98. Il se pourrait autrement qu'il faille apprécier la limitation de responsabilité du propriétaire du bateau car une telle limitation figurait déjà à l'article V de la version originaire de la Convention sur la responsabilité. On pourrait se demander sur ce point si l'adoption de la directive cadre relative aux déchets qui a immédiatement précédé la ratification de la Convention sur la responsabilité ne s'oppose pas à l'application par analogie de l'article 307, paragraphe 1, CE. Il n'y a toutefois pas lieu de l'examiner plus avant ici car la présente procédure ne concerne pas la responsabilité du propriétaire du bateau mais celle du propriétaire de la cargaison.

Sur l'interprétation conforme

99. Il s'ensuit que, sous les angles évoqués jusqu'ici, la Convention sur la responsabilité et la Convention FIPOL n'excluent pas l'application de l'article 15 de la directive cadre relative aux déchets. Les arguments soulevés illustrent toutefois un large consensus politique autour de l'idée que la responsabilité pour les dommages dus à la pollution par des hydrocarbures soit régie par la Convention sur la responsabilité et la Convention FIPOL.

100. Ce consensus est attesté d'une part par la ratification des deux Conventions par pratiquement tous les États membres et d'autre part par plusieurs textes sans valeur obligatoire de la Communauté, cités par Total, qui déterminent également que les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures relèveraient des Conventions. On citera le premier programme d'action environnementale (64), la proposition de la Commission de directive du Conseil sur la responsabilité civile pour les dommages causés par des déchets (65), la Communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil sur la sécurité maritime du transport pétrolier (66) ainsi que la réponse de la Commission à deux questions parlementaires (67).

101. De surcroît, tout écart de la réglementation communautaire par rapport à ces Conventions exposerait la République française et vraisemblablement d'autres États membres à un conflit entre leurs obligations communautaires et leurs obligations internationales. Le principe de loyauté qui préside aux rapports entre la Communauté et les États membres commande d'éviter autant que possible un tel conflit.

102. Enfin, l'obligation de coopérer qui incombe à la Communauté en vertu de l'article 235, paragraphe 3, de la Convention des Nations-unies sur le droit de la mer implique à tout le moins que la Communauté prenne particulièrement en compte les efforts déployés par les États membres. Cela répond aussi à l'objectif de la politique environnementale de la Communauté, inscrit à l'article 174, paragraphe 1, quatrième tiret, du traité, visant la promotion, sur le plan international, de mesures destinées à faire face aux problèmes de l'environnement.

103. Il convient dès lors d'interpréter dans la mesure du possible l'article 15 de la directive cadre relative aux déchets en évitant tout conflit avec la Convention sur la responsabilité et la Convention FIPOL (68).

2. Sur l'interprétation de l'article 15 de la directive cadre relative aux déchets

104. Il convient à présent d'examiner si les deux sociétés du groupe Total, en tant que producteur du fioul lourd et/ou vendeur et affrèteur doivent supporter les coûts de l'élimination du fioul lourd déversé, au titre de l'article 15 de la directive cadre relative aux déchets.

Sur les personnes citées par l'article 15 de la directive cadre relative aux déchets

105. L'article 15 de la directive cadre relative aux déchets régit la prise en charge des coûts de l'élimination des déchets. Aux termes du premier tiret, ils incombent conformément au principe du pollueur-payeur, au détenteur qui remet des déchets à un ramasseur ou à une entreprise visée à l'article 9. Le deuxième tiret ajoute les détenteurs antérieurs ou le producteur du produit générateur de déchets.

106. Dans l'arrêt van de Walle, la Cour a déterminé que, conformément au principe du pollueur-payeur, cette disposition met les coûts liés à l'élimination des déchets à charge des personnes qui sont à l'origine des déchets, qu'elles en soient détentrices ou anciennes détentrices ou encore productrices du produit générateur des déchets (69).

107. Il s'ensuit que l'on peut envisager que Total France réponde des coûts en tant que producteur du fioul lourd c'est-à-dire en tant que producteur du produit générateur des déchets.

108. Total international Ltd. en revanche ne doit en répondre que si elle était détentrice du fioul lourd ou ancienne détentrice.

109. Aux termes de l'article 1er, sous c), de la directive cadre relative aux déchets, la notion de détenteur couvre le producteur des déchets ou la personne physique ou morale qui a les déchets en sa possession. Selon l'arrêt van de Walle, la directive cadre relative aux déchets donne donc une définition large du détenteur, en ne précisant pas si les obligations d'élimination ou de valorisation des déchets incombent en règle générale au producteur de ceux-ci ou à leur possesseur. Le possesseur s'entendant indifféremment du propriétaire ou du détenteur (70).

110. Il n'est pas exclu que, pendant le transport, Total international Ltd. ait effectivement conservé indirectement, par le truchement de la société de transport et de l'équipage, la maîtrise matérielle du fioul lourd. Mais elle a néanmoins perdu cette maîtrise éventuelle du fait de l'accident au moment où le fioul lourd est devenu un déchet. Total international Ltd. n'a dès lors jamais eu la maîtrise matérielle des déchets d'hydrocarbures.

111. On ne peut dès lors envisager que Total international Ltd. réponde des coûts que si cette société doit être considérée comme productrice des déchets d'hydrocarbures et, de ce fait, également comme détentrice des déchets d'hydrocarbures conformément à l'article 1er, sous c), de la directive cadre relative aux déchets.

112. L'article 1er, sous b), de la directive cadre relative aux déchets définit le producteur comme toute personne dont l'activité a produit des déchets (producteur primaire) et/ou toute personne qui a effectué des opérations de prétraitement, de mélange ou autres conduisant à un changement de nature ou de composition de ces déchets.

113. Total international Ltd. répondra à cette définition – ainsi que la Commission le soutient – si le rôle qu'elle a eu dans la création des déchets d'hydrocarbures a été tel que cet événement doit être rangé dans ses propres activités. On l'admettra si l'accident s'explique par un manquement contractuel ou divers agissements de Total international Ltd. susceptibles d'engager sa responsabilité (71). Mais seul le juge du fond compétent peut toutefois déterminer la mesure dans laquelle Total international Ltd. est de ce fait producteur des déchets d'hydrocarbures.

114. Le jugement pénal du 16 janvier 2008, que nous avons déjà évoqué, donne tout lieu de penser en plus que Total France puisse elle aussi être qualifiée de producteur et de détenteur du déchet si l'on s'attache aux faits selon les mêmes critères. Le tribunal de grande instance a en effet déterminé que

Total international Ltd. n'a commis aucune faute dans le naufrage de l'Erika mais bien une autre société Total, Total S.A., en ce que cette société a choisi le bateau sans y apporter le soin nécessaire (72). Il appartient aux juridictions nationales compétentes d'examiner si la production du déchet peut aussi être imputée à Total France.

115. On voit donc que l'on peut envisager que Total France réponde des coûts de l'élimination des déchets d'hydrocarbures en ce qu'elle a produit le fioul lourd mais aussi au cas où elle a produit les déchets d'hydrocarbure. Les coûts ne peuvent être mis à charge de Total international Ltd. que si elle a produit les déchets d'hydrocarbures.

Sur le choix de la personne devant supporter les coûts au titre du principe du pollueur-payeur conformément à l'article 15 de la directive cadre relative aux déchets

116. On se demande au reste si Total France et éventuellement Total international Ltd. doivent supporter les coûts de l'élimination des déchets d'hydrocarbures au seul motif qu'elles appartiennent à la catégorie des personnes visées à l'article 15 de la directive cadre relative aux déchets.

117. La Commission considère en fait apparemment que toutes les personnes visées à l'article 15 de la directive cadre relative aux déchets peuvent être tenues des coûts de l'élimination du déchet. Le Royaume-Uni a soutenu en revanche à l'audience que l'économie de l'article 15 de la directive cadre relative aux déchets n'établirait aucun régime de responsabilité en particulier parce qu'il est muet quant au choix de la personne qui doit répondre des coûts.

118. La Cour a néanmoins compris autrement l'article 15 de la directive cadre relative aux déchets. L'arrêt Van de Walle concernait des carburants qui s'étaient échappés d'une station service pour polluer les sols environnants. Celui qui doit en répondre est en principe l'exploitant de la station service qui a acquis les carburants pour les besoins de son exploitation et qui en était de ce fait détenteur et les stockait pour les besoins de son activité au moment où ces carburants sont devenus des déchets au sens de l'article 1er, sous b), de la directive cadre relative aux déchets (73). Ce n'est qu'à titre d'exception, si le mauvais état des installations de stockage de la station-service et la fuite des hydrocarbures étaient imputables à une méconnaissance des obligations contractuelles de l'entreprise pétrolière qui approvisionne cette station-service ou à divers agissements susceptibles d'engager la responsabilité de cette entreprise, que cette entreprise pétrolière pourrait être responsable. Dans ce cas, des déchets auraient été produits par l'activité de cette entreprise pétrolière au sens de l'article 1er, sous b), de la directive 75/442, et cette entreprise pourrait, dès lors, être regardée comme la détentrice de ces déchets (74).

119. Selon la Cour, ces coûts doivent donc être supportés par celui qui a produit les déchets (75). En visant les personnes qu'il vise, l'article 15 ne fait en revanche que distinguer la catégorie des personnes susceptibles de supporter les coûts, parmi lesquelles il faut choisir au titre du principe du pollueur-payeur celle qui doit être condamnée à payer les coûts.

120. Cette interprétation du principe du pollueur-payeur comme règle qui préside à l'imputation des coûts correspond à d'autres versions linguistiques qui – contrairement à la version en langue allemande – ne recourent pas à une notion de causalité, mais indiquent que le pollueur paye (Polluter pays). La Cour a logiquement compris le principe du pollueur-payeur comme l'expression du principe de proportionnalité, qui impose aux États-membres – et au législateur communautaire – de n'imposer à personne des coûts qui ne sont pas nécessaires au regard des circonstances (76). En l'espèce, il s'agissait de savoir si la contribution du secteur agricole à la réduction de la pollution par les nitrates pouvait aller au-delà de la part qu'elle avait dans les rejets globaux de nitrates. Transposé au régime des déchets on doit en conclure tout d'abord que personne ne doit supporter les coûts de l'élimination de déchets provenant d'un tiers.

121. Lorsqu'un produit devient un déchet, le dernier détenteur est en principe le producteur du déchet puisqu'il se défait du produit. Ainsi que Total le soutient, il semble donc contraire au principe du

pollueur-payeur que ce soit le producteur du produit qui réponde des coûts, ainsi que l'article 15 de la directive cadre relative aux déchets permet de l'envisager.

122. Il se trouve toutefois qu'un certain nombre de réglementations sur la gestion des déchets font en principe supporter les coûts de leur élimination par le producteur du produit qui est devenu un déchet. La Commission renvoie à cet égard à la directive 2006/66/CE du 6 septembre 2006 relative aux piles et accumulateurs ainsi qu'aux déchets de piles et d'accumulateurs et abrogeant la directive 91/157/CEE (77) dont l'article 8 prévoit que les producteurs de piles et d'accumulateurs assureront le financement des coûts de leur élimination (78). L'article 15 de la directive 94/62/CE du Parlement européen et du Conseil, du 20 décembre 1994, relative aux emballages et aux déchets d'emballages (79) permet également aux États membres de mettre les coûts de la gestion mise en place pour ce déchet à charge du producteur de l'emballage (80).

123. Ces réglementations s'expliquent par le fait que l'article 15 de la directive cadre relative aux déchets, et en particulier le principe du pollueur-payeur qui y est visé, ne définit pas de régime clair et exhaustif de responsabilité pour les coûts. Le principe du pollueur-payeur peut et doit au contraire être concrétisé plus avant. C'est par priorité au législateur qu'il incombe de le faire.

124. Les tribunaux doivent appliquer cette concrétisation, au besoin l'interpréter et vérifier, le cas échéant, si elle respecte les limites du principe du pollueur-payeur. Ce principe est la mesure de toute transposition en droit interne de l'article 15 de la directive cadre relative aux déchets tout en liant également le législateur de la Communauté dès lors qu'il figure à l'article 174, paragraphe 2, du traité comme fondement de la politique environnementale.

125. Les objectifs et principes énoncés à l'article 174 doivent toutefois être mis en balance. La mise en œuvre des critères est également complexe. Il s'ensuit que le contrôle juridictionnel doit nécessairement se limiter à vérifier si une réglementation a été adoptée ou non au mépris manifeste des conditions d'application de l'article 174 CE (81).

126. Dans ces conditions, on ne saurait en principe critiquer une décision du législateur communautaire ou national de faire peser sur le producteur d'un produit générant des déchets les coûts de son élimination. À l'égard de la plupart des produits, le producteur doit en effet considérer au départ qu'ils deviendront tôt ou tard un déchet dans une utilisation conforme à leur destination. Le producteur provoque ainsi un déchet en produisant des biens économiques et en répond également au titre du principe du pollueur-payeur.

127. Le fait que le producteur réponde des coûts présente un certain nombre d'avantages. Lorsqu'il doit intervenir dans l'élimination, cela l'incite à concevoir le produit en favorisant son élimination aux coûts les plus bas possibles. Cela réalise l'objectif inscrit à l'article 174, paragraphe 1, troisième tiret, CE tendant à l'utilisation prudente et rationnelle des ressources naturelles ainsi que le principe figurant à l'article 174, paragraphe 2, CE voulant que les atteintes à l'environnement soient corrigées par priorité à la source. Le producteur a aussi la faculté d'intégrer les coûts d'élimination dans les prix et de les répercuter ainsi au dernier détenteur en tant que producteur effectif du déchet. Et enfin ce régime des coûts ôte au dernier détenteur la tentation de se débarrasser de manière illégale de ce produit pour s'épargner les coûts de l'élimination.

128. Les réglementations particulières sur la responsabilité du producteur montrent toutefois aussi qu'il faut une règle expresse pour faire peser les coûts d'élimination sur le producteur. Les avantages que nous avons évoqués ne joueront que si le producteur et le détenteur connaissent le régime de prise en charge des coûts.

129. Au reste, les considérations émises sur la prise en charge des coûts liés à l'exploitation de produits conforme à leur destination ne peuvent pas être transposées de manière absolue aux déchets nés d'événements anormaux. La présente affaire l'illustre : dans une exploitation conforme à sa destination, c'est-à-dire si le fioul lourd avait été brûlé, les effluents gazeux auraient été émis dans l'atmosphère, ce qui ne relève pas du champ d'application du régime des déchets aux termes de

l'article 2, paragraphe 1, sous a), de la directive cadre relative aux déchets, ainsi que probablement aussi dans une mesure moindre des déchets solides. Leur élimination aurait pu être faite à des coûts relativement bas car ils sont émis dans une centrale déjà aménagée à cet effet. Le déversement du fioul lourd et son mélange à l'eau et aux sédiments créent en revanche des quantités nettement plus importantes de déchets qui ne peuvent être collectés et éliminés qu'avec les plus grandes difficultés.

130. Le risque de créer de tels déchets ne peut donc pas être mis tout bonnement à charge du producteur au titre du principe du pollueur-payeur mais uniquement dans la mesure où celui-ci peut influencer sur la création anormale de déchets.

131. C'est ainsi que s'explique l'arrêt Van de Walle : le risque que des déchets soient générés dans le contexte d'un accident est supporté par celui qui peut parer à l'accident. D'autres personnes ne peuvent en répondre qu'à titre exceptionnel lorsqu'elles peuvent se voir imputer une contribution propre dans la chaîne de causalité.

Sur l'application au cas d'espèce

132. Si l'obligation des sociétés Total de répondre des coûts devait s'examiner sur le seul fondement de l'article 15 de la directive cadre relative aux déchets, il découlerait des considérations émises plus haut que les coûts de l'élimination des déchets d'hydrocarbures résultant de l'accident d'un bateau peuvent être mis à leur charge en tant que producteur du fioul lourd et/ou vendeur et affréteur dans la mesure où on peut leur imputer une contribution propre dans le déversement du fioul lourd.

133. Une disposition d'une directive telle que l'article 15 de la directive cadre relative aux déchets ne peut toutefois pas fonder à elle seule des obligations dans le chef d'un particulier en sorte que la directive ne peut pas être invoquée en tant que telle à son encontre (82). Les principes de l'article 15 ne peuvent dès lors être appliqués aux sociétés Total que s'ils trouvent un fondement en droit français.

134. Le droit français pourrait s'opposer à une responsabilité des sociétés Total. En effet, l'article III, paragraphe 4, sous c), de la Convention sur la responsabilité en vigueur en France exclut en principe toute demande de réparation contre un affréteur. Cette exonération ne souffre d'exceptions que lorsque le dommage résulte du fait ou de l'omission de l'affréteur, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement. C'est aux juridictions compétentes qu'il appartient de décider si cette exonération de responsabilité est applicable aux sociétés Total (83).

135. L'exonération de responsabilité n'apparaît toutefois pas être incompatible avec l'article 15 de la directive cadre relative aux déchets, même lorsque les bénéficiaires ont contribué à la chaîne de causalité, mais plutôt comme l'aboutissement du pouvoir d'appréciation que le principe du pollueur-payeur ouvre aux États membres dans la transposition de la directive.

136. La Convention sur la responsabilité et la Convention FIPOL précisent la ventilation à opérer dans la prise en charge des coûts liés aux accidents impliquant un pétrolier en mer. En canalisant la prise en charge des coûts vers le propriétaire du bateau la Convention sur la responsabilité s'inscrit parfaitement dans l'esprit du principe du pollueur-payeur. En cas d'accident, la règle est que celui-ci est responsable du fait que la cargaison de son bateau soit devenue un déchet car il répond du pilotage et de l'état du bateau qu'il exploite ou fait exploiter. Dans certaines circonstances, dans lesquelles des tiers sont responsables du dommage, l'article III, paragraphes 2 et 3, prévoit une exonération de responsabilité du propriétaire du bateau. Ce régime de responsabilité correspond à la responsabilité que la Cour a déterminée à l'égard de l'exploitant d'une station service pour les carburants échappés des cuves pour se répandre dans les sols environnants (84)

137. Il est conforme à l'esprit du principe du pollueur-payeur que l'article III, paragraphe 4, de la Convention sur la responsabilité paralyse toute demande envers des tiers, en particulier au titre du point c) à l'endroit de l'affréteur. D'une part ces personnes peuvent être directement actionnées en cas de responsabilité aggravée, à savoir lorsque le dommage dû à la pollution résulte de leur fait ou de

leur omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement. D'autre part, le propriétaire peut se retourner contre eux au titre de l'article III, paragraphe 5, de la Convention sur la responsabilité. On garantit ainsi la possibilité de mettre également les coûts à charge de ces personnes au titre du principe du pollueur-payeur pour la contribution qu'elles ont eue dans la chaîne de causalité. Il conviendrait en particulier d'examiner une demande de cette nature si les sociétés Total sont responsables, en tout ou en partie, de l'accident du bateau, ainsi que le tribunal de grande instance l'a déterminé (85) et ainsi que la Commission et la République française l'estiment plausible.

138. La responsabilité du propriétaire du bateau est toutefois limitée au titre de l'article V de la Convention sur la responsabilité, lorsqu'il n'est pas prouvé que le dommage dû à la pollution résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement. Lorsque cette clause de limitation de responsabilité joue, les différentes créances ne sont payées, conformément à l'article V, paragraphe 4, par le propriétaire qu'au pro rata c'est-à-dire partiellement. Cela paraît à première vue rompre avec le principe du pollueur-payeur.

139. La responsabilité limitée du propriétaire du bateau est toutefois complétée, aux termes de la Convention FIPOL, par l'intervention du fonds d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Conformément à l'article 10 de la Convention FIPOL, le fonds est financé par toute personne à laquelle ont été livrés par voie maritime les plus grands volumes de pétrole brut ou de fioul lourd. Ce sont les demandes de ces personnes qui sont à l'origine des transports pétroliers générant le risque des accidents qui provoquent des pollutions par hydrocarbures en mer. Le principe du pollueur-payeur permet également de leur imputer les coûts de l'élimination des déchets d'hydrocarbures résultant d'accidents. Aux termes de l'article 4, paragraphe 2, l'intervention du Fonds est exclue dans les dommages liés à la guerre et elle peut être limitée, aux termes du paragraphe 3 de cet article, si la victime a contribué au dommage par un acte ou une omission intentionnels ou par une négligence. Au reste l'article 9 de la Convention FIPOL permet également au Fonds de se retourner contre des tiers responsables à concurrence des frais qu'il a pris en charge. En l'espèce, le Fonds a dès lors introduit des actions conservatoires contre différentes personnes parmi lesquelles en particulier les sociétés Total actuellement parties à la procédure (86).

140. L'intervention du Fonds est toutefois limitée. Cette limitation de l'intervention peut aboutir à ce que ni le propriétaire du bateau ni le Fonds ne supportent une partie des coûts de l'élimination de déchets résultant de dommages dus à la pollution par des hydrocarbures en mer. Le solde de ces coûts est alors à charge soit de l'État, c'est-à-dire de l'ensemble des contribuables, soit de certaines personnes qui peuvent également être tenues de ces coûts selon le droit interne.

141. Il serait non-conforme au principe du pollueur-payeur de mettre des coûts d'élimination de déchets à charge de particuliers qui ne les ont pas générés (87). Les intéressés pourraient s'opposer à une telle prétention des autorités publiques au titre de l'article 15 de la directive cadre relative aux déchets.

142. Il est en revanche conforme au principe du pollueur-payeur au sens de l'article 15 de la directive cadre relative aux déchets de mettre le solde des coûts d'élimination à charge de la collectivité. La collectivité s'accommode elle aussi à tout le moins des risques sur ce point puisque les États autorisent le transport maritime d'hydrocarbures qui comporte des risques. Dans le même temps les États garantissent un niveau minimal de sécurité des bateaux dans les normes définies dans la Convention dite Marpol 73/78 (88). La collectivité bénéficie de ces transports puisqu'ils assurent l'approvisionnement en une source d'énergie réclamée. Sans demande en produits pétroliers il n'y aurait pas de transport non plus. Il est donc justifié d'imputer à la collectivité une contribution dans la chaîne de causalité des accidents causant des dommages dus à des hydrocarbures ainsi qu'une part du risque.

143. La Convention sur la responsabilité et la Convention FIPOL montrent que les États parties aux Conventions, en ce compris pratiquement tous les États membres, considèrent que la limitation de responsabilité est juste et s'accommodent du risque de devoir supporter des coûts non couverts. Lorsque les dommages dus à des hydrocarbures dépassent le plafond limitant la responsabilité du propriétaire d'un bateau ou l'intervention du Fonds, ils ne peuvent en effet guère être redressés par des moyens d'acteurs privés. Des techniques d'assurance plus étendues paraissent également improbables.

144. Qui plus est, la responsabilité du propriétaire du bateau et la couverture complémentaire du Fonds ne reposent pas sur une idée de faute. Il est donc relativement fort probable que tout dommage du à des hydrocarbures soit couvert totalement ou à tout le moins partiellement.

145. Cela est d'autant plus vrai depuis l'entrée en vigueur en 2005 du protocole additionnel à la Convention FIPOL (89) créant un Fonds complémentaire, également financé par les importateurs d'hydrocarbures, qui augmente nettement les montants d'indemnisation.

146. Il s'ensuit qu'il est conforme à l'article 15 de la directive cadre relative aux déchets d'une part de canaliser vers le propriétaire du bateau et le Fonds d'indemnisation l'obligation d'indemniser les victimes de dommages dus à la pollution par des hydrocarbures à la suite d'accidents en mer, conformément à la Convention sur la responsabilité et à la Convention FIPOL, et d'autre part de plafonner cette obligation. Cette conclusion est conforme à l'obligation d'interpréter le droit communautaire en évitant autant que possible toute contradiction avec la convention sur la responsabilité (90).

147. Il convient dès lors de répondre à la troisième question que le producteur du fioul lourd et/ou le vendeur et affrèteur peuvent se voir imposer les coûts de l'élimination de déchets d'hydrocarbures après l'accident d'un bateau conformément à l'article 15 de la directive cadre relative aux déchets dans la mesure où on peut leur imputer une contribution propre dans la chaîne de causalité qui a entraîné le déversement du fioul lourd. Toutefois il est également conforme à cette disposition de limiter la responsabilité du producteur du fioul lourd et/ou du vendeur et affrèteur conformément à la Convention sur la responsabilité et à la Convention FIPOL.

V – Conclusion

148. Nous proposons dès lors à la Cour de répondre comme suit à la demande de décision préjudicielle :

1. Le fioul lourd, produit issu d'un processus de raffinage, répondant aux spécifications de l'utilisateur, destiné par le producteur à être vendu en qualité de combustible et mentionné dans la directive 68/414/CEE du Conseil, du 20 décembre 1968, faisant obligation aux États membres de la C.E.E. de maintenir un niveau minimum de stocks de pétrole brut et/ou de produits pétroliers, ne peut pas être qualifié en tant que tel de déchet au sens de l'article 1er de la directive 75/442/CEE du Conseil, du 15 juillet 1975, relative aux déchets.

2. Le fioul lourd doit être qualifié de déchet au sens de la directive 75/442 lorsqu'il s'écoule d'un pétrolier accidenté et se mélange à l'eau et à des sédiments.

3. Le producteur du fioul lourd et/ou le vendeur et affrèteur peuvent se voir imposer les coûts de l'élimination de déchets d'hydrocarbures après l'accident d'un bateau conformément à l'article 15 de la directive 75/442 dans la mesure où on peut leur imputer une contribution propre dans la chaîne de causalité qui a entraîné le déversement du fioul lourd. Toutefois il est également conforme à cette disposition de limiter la responsabilité du producteur du fioul lourd et/ou du vendeur et affrèteur conformément à la Convention internationale du 29 novembre 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, dans la version du protocole de 1992, et à la

Convention internationale portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, dans la version du protocole de 1992.

1 – Langue originale: l'allemand.

2 – JO L 194, p. 39. Modifiée en dernier lieu sur des points intéressant la présente affaire par la décision 96/350/CE de la Commission, du 24 mai 1996 (JO L 135, p. 32). A présent consolidée par la directive 2006/12/CE du Parlement européen et du Conseil, du 5 avril 2006, relative aux déchets (JO L 114, p. 9).

3 – Voir le décret 75-553 du 29 juin 1975 portant publication de la convention au Journal Officiel de la République française.

4 – Le protocole est publié dans le JO 2004, L 78, p. 32. On trouvera le texte intégral de la version de 1992 de la convention sur le site des Fonds <http://fr.iopcfund.org/npdf/Conventions%20French.pdf> pages 5 à 20.

5 – Le protocole est publié dans le JO 2004, L 78, p. 40. On trouvera le texte intégral de la version de 1992 de la convention sur le site des Fonds <http://fr.iopcfund.org/npdf/Conventions%20French.pdf> pages 25 à 48.

6 – D'après une consultation du site http://www.imo.org/includes/blastData.asp/doc_id=693/status.xls faite le 5 mars 2008, sont parties à la Convention la Belgique, la Bulgarie, le Danemark, l'Allemagne, l'Estonie, la Grèce, l'Espagne, la France, l'Irlande, l'Italie, Chypre, la Lettonie, la Lituanie, le Luxembourg, la Hongrie, Malte, les Pays-Bas, la Pologne, le Portugal, la Roumanie, la Slovénie, la Finlande, la Suède et le Royaume-Uni mais pas la République tchèque, l'Autriche ni la Slovaquie.

7 – D'après les indications du Fonds monétaire international http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_mth.aspx?SelectDate=1999-12-31&reportType=CVSDR. Un droit de tirage spécial correspond à un panier de monnaies, constitué actuellement de 0,41 euro, 18,4 Yen, 0,0903 livre sterling et 0,632 dollar US.

8 – Note 92FUND/EXC.28/4 du directeur du Fonds d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, du 15 février 2005, http://www.iopcfund-docs.org/ds/pdf/92exc28-4_e.pdf, p. 2. Voir également la Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen sur un deuxième train de mesures communautaires en matière de sécurité maritime suite au naufrage du pétrolier ERIKA, COM (2000) 802 final, p. 59.

9 – D'après une consultation du site http://www.imo.org/includes/blastData.asp/doc_id=693/status.xls, le 5 mars 2008, sont parties à la Convention la Belgique, la Bulgarie, le Danemark, l'Allemagne, l'Estonie, la Grèce, l'Espagne, la France, l'Irlande, l'Italie, Chypre, la Lettonie, la Lituanie, le Luxembourg, la Hongrie, Malte, les Pays-Bas, la Pologne, le Portugal, la Slovénie, la Finlande, la Suède et le Royaume-Uni mais pas la République tchèque, l'Autriche, la Roumanie et la Slovaquie.

10 – Note 92FUND/EXC.28/4 (cité à la note 8, p. 2).

11 – Troisième conférence des Nations-Unies sur le droit de la mer, Documents officiels, volume XVII, 1984, doc.A/conf.62/122, p. 157-231.

12 – JO L 308, p. 4 dans la version de la directive 98/93/CE du Conseil, du 14 décembre 1998, JO L 358, p. 100.

13 – JO L 78, p. 99, dans la version de la décision 2004/664/CE du Conseil, du 24 septembre 2004, adaptant la décision 2004/246/CE en raison de l'adhésion de la République tchèque, de l'Estonie, de Chypre, de la Lettonie, de la Lituanie, de la Hongrie, de Malte, de la Pologne, de la Slovénie et de la Slovaquie (JO L 303, p. 28).

14 – JO 2001, L 12, p. 1.

15 – Tribunal de grande instance de Paris, 16 janvier 2008 (9934895010, p. 236), cité selon <http://www.fortunes-de-mer.com/documents%20pdf/jurisprudence/Arrets/7%20TC%20Paris%2016012008%20Erika.pdf>.

16 – Ibidem (cité à la note 15, pages 245 et 274).

17 – Ibidem (cité à la note 15, page 245).

- 18 – Ibidem (cité à la note 15, page 226).
- 19 – Arrêt du 10 mai 2007, Thames Water Utilities (C-252/05, Rec. 2007 p. I-3883).
- 20 – Arrêt du 13 juillet 2006, Manfredi (C-295/04, Rec. 2006 p. I-6619, point 27).
- 21 – Arrêts du 15 décembre 1995, Bosman (C-415/93, Rec. 1995 p. I-4921, point 61) ; et du 10 janvier 2006, International Air Transport Association e.a. (C-344/04, Rec. 2006 p. I-403, point 24).
- 22 – Arrêts Bosman (cité à la note 21, point 59) et IATA et ELFAA (cité à la note 21, point 24).
- 23 – La Cour de cassation se réfère à la directive 68/414/CE du 20 décembre 1968 dans la version modifiée par la directive 98/93/CE du 14 décembre 1998.
- 24 – Arrêts du 29 avril 2004, Orfanopoulos et Oliveri (C-482/01 et C-493/01, Rec. 2004 p. I-5257, point 42) ; et du 12 janvier 2006, Turn- und Sportunion Waldburg (C-246/04, Rec. 2006 p. I-589, point 21).
- 25 – Voir avant tout l'arrêt du 18 avril 2002, Palin Granit et Vehmassalon kansanterveystyön kuntayhtymän hallitus (C-9/00, Rec. 2002 p. I-3533, point 22) et les arrêts du 18 décembre 2007, Commission/Italie (C-194/05, non encore publié au Recueil, point 34 ; C-195/05, non encore publié au Recueil, point 32 ; et C-263/05, non encore publié au Recueil, point 32).
- 26 – Arrêts du 18 décembre 1997, Inter-Environnement Wallonie (C-129/96, Rec. 1997 p. I-7411, point 26) ; du 1er mars 2007, KVZ retec (C-176/05, Rec. 2007 p. I-1721, point 51) ; et Commission/Italie (cité à la note 25).
- 27 – Voir les arrêts du 15 juin 2000, ARCO Chemie Nederland e.a. (C-418/97 et C-419/97, Rec. 2000 p. I-4475, points 37 à 40) ; Palin Granit (cité à la note 25, point 23); du 7 septembre 2004, Van de Walle e.a. (C 1/03, Rec. 2004, p. I-7613, point 45); KVZ (cité à la note 26, point 61) et Commission/Italie (C-194/05, cité à la note 25, point 33 ; C-195/05, cité à la note 25, point 35, et C-263/05, cité à la note 25, point 33).
- 28 – Voir à cet égard arrêt KVZ (cité à la note 26, points 53 et suiv.).
- 29 – JO L 121, p. 13, modifiée en dernier lieu par la directive 2005/33/CE du Parlement européen et du Conseil, du 6 juillet 2005 (JO L 191, p. 59).
- 30 – Arrêt Palin Granit (cité à la note 25, point 25). Voir aussi les conclusions que nous avons présentées le 7 septembre 2006 dans l'affaire KVZ retec (C-176/05, Rec. 2007, p. I-1721, point 73).
- 31 – Arrêt ARCO Chemie Nederland e.a. (cité à la note 27, point 73).
- 32 – Arrêts ARCO Chemie Nederland e.a. (cité à la note 27, point 84) et du 18 décembre 2007, Commission/Italie (C-194/05, non encore publié au Recueil, cité à la note 25, point 34 ; C-195/05, non encore publié au Recueil, cité à la note 25, point 32 ; et C-263/05, non encore publié au Recueil, cité à la note 25, point 32).
- 33 – Arrêts Van de Walle (cité à la note 27, point 46) et – en sens contraire – Commission/Italie (C-194/05, non encore publié au Recueil, cité à la note 25, points 37 et suivants ; C-195/05, non encore publié au Recueil, cité à la note 25, points 39 et suivants ; et C-263/05, non encore publié au Recueil, cité à la note 25, points 37 et suivants).
- 34 – Février 2003 http://www.ec.europa.eu/comm/environment/ipcc/brefs/ref_bref_0203.pdf p. 1. Pour un résumé en langue française voir http://aida.ineris.fr/bref/bref_pdf/raffinerie.pdf.
- 35 – Directive 96/61/CE du Conseil, du 24 septembre 1996 (JO L 257, p. 26).
- 36 – Visé à la note de bas de page 34, page 379. Le BREF cite comme déchets principaux les boues, les catalyseurs usagés, les filtres et les cendres issues de la combustion ainsi qu'à titre d'exemples d'autres fractions de déchets des produits de réaction issus de la désulfuration des gaz de combustion, les cendres volantes, les cendres de foyer, charbon actif épuisé, poussières de filtration, sels inorganiques tels que sulfate d'ammonium et chaux issus du traitement préalable de l'eau, sol contaminé par les hydrocarbures, bitumes, saletés, soude caustique, acides et autres produits chimiques.
- 37 – Ordonnance du 15 janvier 2004, Saetti et Frediani (C-235/02, Rec. 2004 p. I-1005, point 45).
- 38 – Arrêts du 15 juin 2000, ARCO Chemie Nederland e.a. (cité à la note 27, points 44 et suivants, voir toutefois aussi en sens contraire le point 85), Palin Granit (cité à la note 25, point 27) et du 11 novembre 2004, Niselli (C-457/02, Rec. p. I-10853, point 37).
- 39 – Voir l'ordonnance Saetti et Fediani (cité à la note 37, point 45).
- 40 – En revanche, contrairement à ce qu'en pense Total, la taxation du fioul lourd ne permet pas de tirer des conclusions sur une volonté de s'en défaire.

- 41 – Voir l’ordonnance Saetti et Frediani (citée à la note 37, point 45).
- 42 – Arrêt ARCO Chemie Nederland (cité à la note 27, points 66 et suivants).
- 43 – Arrêt ARCO Chemie Nederland (cité à la note 27, points 84 et suivants).
- 44 – Arrêts Palin Granit (cité à la note 25, point 36) et Commission/Italie (C-194/05, cité à la note 25, points 37 et suivants; C-195/05, cité à la note 25, points 39 et suivants; et C-263/05, cité à la note 25, points 37 et suivants).
- 45 – Arrêt du 11 septembre 2003, AvestaPolarit Chrome (C-114/01, Rec. 2003 p. I-8725, points 36 et suivants).
- 46 – Arrêts du 8 septembre 2005, Commission/Espagne (C-416/02, Rec. 2005 p. I-7487, points 87 et suivants et C-121/03 (Rec. p. I-7569, points 58 et suivants).
- 47 – Voir les conclusions que nous avons présentées le 29 janvier 2004 dans l’affaire Van de Walle (arrêt cité à la note 27, point 24).
- 48 – Arrêt Van de Walle (cité à la note 27, point 43).
- 49 – Voir plus haut les points 39 et suivants.
- 50 – Arrêt Van de Walle (cité à la note 27, point 46).
- 51 – Arrêt Van de Walle (cité à la note 27, point 47) réaffirmé par l’arrêt Thames Water Utilities (cité à la note 19, point 28).
- 52 – Arrêt Van de Walle (cité à la note 27, point 52).
- 53 – Voir notamment Ludger-Anselm Versteyl, *Altlast = Abfall – Vom Ende des „beweglichen“ Abfallbegriffs*, *Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht* 2004, p. 1297, Lucas Bergkamp, *A new court-made environmental liability regime for Europe*, [2004] 4 *Environmental Liability* p. 171, Billet, Philippe, «Le déchet, qualification incertaine des sols pollués», *Revue juridique de l’environnement*, 2005, p. 309, Frank Petersen und Melanie Lorenz, «Das „Van de Walle“-Urteil des EuGH - Sanierung von Altlasten nach Abfallrecht?», *Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht* 2005, p. 257, Christoph Riese und Nora Karsten, «Ist unausgekofferteter kontaminierter Boden Abfall?», *Zeitschrift für Umweltrecht* 2005, p. 75, Heike Jochum, «Neues zum europäischen Bodenschutz- und Abfallrecht – Sind die bodenschutzrechtlichen Bestimmungen der Umwelthaftungsrichtlinie und die Abfallrichtlinie nach dem „Spatenprinzip“ zu trennen?», *Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht* 2005, p. 140, Nikolaus Schultz, «Ein Jahr nach „van de Walle“ – viel Lärm um nichts?», *Zeitschrift für europäisches Umwelt- und Planungsrecht* 2005, p. 230, Lothar Knopp, «EuGH erweitert Abfallbegriff für Altlasten – erhebliche Kostenrisiken nicht ausgeschlossen», *Betriebs-Berater*, Heft 51/52 2004, I., Daniel Lawrence, «European Court lays waste to contaminated land», *Construction law*, January/February 2005, p. 26, Stephan Müller, «Zählen verseuchte Grundstücke neuerdings zum Abfall?», *Frankfurter Allgemeine Zeitung* vom 1. Dezember 2004, p. 25.
- 54 – Voir Billet (cité à la note 53, p. 318 et suivante.), Riese/Karsten (cité à la note 53, p. 77), Petersen/Lorenz (cité à la note 53, p. 258) et Schultz (cité à la note 53, p. 231) ainsi que les observations abondant au reste largement dans le sens de l’arrêt, de Anno Oexle, *Europäische Zeitschrift für Wirtschaftsrecht* 2004, p. 627 (628), et de Jens Hamer, «Bodenschutz und Umwelthaftungsrecht made in Luxembourg», *European Law Reporter*, 2004, p. 477 (482).
- 55 – Voir aussi Hamer (cité à la note 54, point 482).
- 56 – Article 2, paragraphe 1, sous b), de la Position commune adoptée par le Parlement européen et le Conseil en vue de l’adoption de la directive du Parlement européen et du Conseil relative aux déchets et abrogeant certaines directives, document du Conseil 11406/07 du 20 novembre 2007, acceptée par la Commission, COM (2007) 863 du 9 janvier 2008. La proposition de la Commission, COM (2005) 667 du 21 décembre 2005 (JO 2006, C 70, p. 6) comportait déjà une restriction analogue, limitée toutefois, en son article 2, paragraphe 1, sous f). En revanche le Parlement européen a rejeté cette restriction en première lecture le 13 février 2007 apparemment contre l’avis de la commission compétente (JO C 287 E, p. 136, à la p. 141).
- 57 – Voir les conclusions que nous avons présentées le 20 novembre 2007 dans l’affaire Intertanko (C-308/06, non encore publiée au Recueil, points 37 et suivants et jurisprudence citée) sur la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires («Marpol 73/78»).

58 – Voir sur l’effet obligatoire du droit coutumier international arrêts du 24 novembre 1992, Poulsen et Diva Navigation (C-286/90, Rec. 1992 p. I-6019, point 21) ; et du 16 juin 1998, Racke (C-162/96, Rec. 1998 p. I-3655, point 45).

59 – Voir arrêts du 2 août 1993, Levy (C-158/91, Rec. 1993 p. I-4287, point 21) ; du 14 juillet 1994, Peralta (C-379/92, Rec. 1994 p. I-3453, points 16 et suivants) ; et du 14 janvier 1997, Centro-Com (C-124/95, Rec. 1997 p. I-81, point 58).

60 – Voir à cet égard l’arrêt du 3 mai 2005, Berlusconi et autres (C-387/02, C-391/02 et C-403/02, Rec. p. I-3565, points 66 et suivants).

61 – Directive 2004/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 sur la responsabilité environnementale en ce qui concerne la prévention et la réparation des dommages environnementaux (JO L 143, p. 56).

62 – Arrêt du 30 mai 2006, Commission/Irlande (C-459/03, Rec. 2006 p. I-4635, point 82) ; voir en particulier les conclusions que nous avons présentées dans l’affaire Intertanko (citée à la note 57, points 46 et suivants).

63 – Selon <http://www.comitemaritime.org/ratific/imo/imoidx.html>. Le décret 75-553 du 26 juin 1975 (Journal officiel 1975, p. 6716 du 3 juillet 1975) portant publication vise une loi de 1971 autorisant la ratification et indique que la Convention est entrée en vigueur le 19 juin 1975.

64 – JO 1973, C 112, p. 1.

65 – JO 1989, C 251, p. 3.

66 – COM (2000) 142 final, p. 6.

67 – Réponse donnée par Mme Wallström au nom de la Commission aux questions E-0842/00 posée par le député M. Chris Davies à la Commission sur la « Catastrophe de l’Erika et responsabilité environnementale » (JO 2001 C 53 E, p. 30) et E-1752/03 posée par la députée Mme Eija-Riitta Korhola à la Commission sur l’ « analyse des conséquences et assurance en responsabilité civile en liaison avec la réparation des préjudices causés par les naufrages de pétroliers » (JO 2004, C 51 E, p. 137).

68 – Voir aussi les conclusions que nous avons présentées dans l’affaire Intertanko (citée à la note 57, point 78).

69 – Arrêt Van de Walle (cité à la note 27, point 58).

70 – Arrêt Van de Walle (cité à la note 27, point 55).

71 – Arrêt Van de Walle (cité à la note 27, point 60).

72 – Jugement du Tribunal de grande instance de Paris du 16 janvier 2008 (cité à la note 15, p. 228). Toutefois, dans la note 92FUND/EXC.34/6/Add.1 du 20 septembre 2006, le directeur du Fonds d’indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures indique que les enquêtes disponibles à ce jour permettent de dire que Total ne pouvait pas déceler les défaillances du bateau, <http://www.iopcfund-docs.org/ds/pdf/92exc34-6eadd1.pdf> p. 8.

73 – Arrêt Van de Walle (cité à la note 27, point 59).

74 – Arrêt Van de Walle (cité à la note 27, point 60).

75 – Arrêt Van de Walle (cité à la note 27, point 58).

76 – Arrêt du 29 avril 1999, Standley e.a. (C-293/97, Rec. 1999 p. I-2603, point 52).

77 – JO L 266, p. 1.

78 – On trouvera des règles analogues à l’article 5, paragraphe 4, de la directive 2000/53/CE du 18 septembre 2000 relative aux véhicules hors d’usage (JO L 269, p. 34) et à l’article 8 de la directive 2002/96/CE du 27 janvier 2003 relative aux déchets d’équipements électriques et électroniques (JO L 37, p. 24).

79 – JO L 365, p. 10.

80 – Ordonnance de la Cour du 16 février 2006, Plato Plastik Robert Frank (C-26/05, Rec. 2006 p. I-24, point 34).

81 – Arrêts du 14 juillet 1998, Safety Hi-Tech (C-284/95, Rec. 1998 p. I-4301, point 37) ; et du 15 décembre 2005, Grèce/Commission (C-86/03, Rec. 2005 p. I-10979, point 88) tous deux à l’endroit du législateur communautaire.

- 82 – Arrêts du 26 février 1986, Marshall (152/84, Rec. 1986 p. 723, point 48), du 5 octobre 2004, Pfeiffer e.a. (C-397/01 à C-403/01, Rec. 2004 p. I-8835, point 108) ; et du 7 juin 2007, Carp (C-80/06, Rec. 2007 p. I-4473, point 20).
- 83 – Le jugement du tribunal de grande instance de Paris du 16 janvier 2008 (cité à la note 15, p. 235) l’a exclu envers Total S.A.
- 84 – Arrêt Van de Walle (cité à la note 27, point 59).
- 85 – Jugement du 16 janvier 2008 (cité à la note 15, p. 228).
- 86 – Note 92FUND/EXC.33/5 du directeur du Fonds d’indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures du 4 mai 2006, http://www.iopcfund-docs.org/ds/pdf/92exc33-5_e.pdf, p. 5 et suivante.
- 87 – Voir plus haut le point 120.
- 88 – Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le protocole de 1978 y relatif (Recueil des traités des Nations unies/UN Treaty Series, Bd. 1341, Nr. 22484).
- 89 – Publié au JO 2004, L 78, p. 24. D’après le site du Fonds <http://www.iopcfund.org/92members.htm#suppfund> en plus de quatre autres États non membres, la Belgique, la Danemark, l’Allemagne, la Grèce, l’Espagne, la France, l’Irlande, l’Italie, la Lettonie, la Lituanie, les Pays-Bas, le Portugal, la Slovénie, la Finlande, la Suède et le Royaume-Uni ont ratifié le protocole et il entrera en vigueur en Hongrie le 30 mars 2008.
- 90 – Voir plus haut les points 99 et suivants.