

Mer et Justice : répondre aux défis de demain

Protéger, juger, réparer

*Compte rendu du colloque organisé conjointement par l'École nationale de la magistrature (ENM)
et l'École du service public de la mer (ESPMER) — Paris, 28 novembre 2025*

Propos liminaires : quand la mer rencontre la justice

Il y a quelque chose d'évident, presque d'inéluctable, dans la convergence entre le monde maritime et l'institution judiciaire. La mer n'attend pas. Elle érode, elle submerge, elle transporte des trafics, elle accueille des conflits d'usage. Face à cette réalité qui s'accélère, la justice doit se préparer, s'adapter, anticiper.

C'est dans cet esprit que l'École nationale de la magistrature (ENM) et l'École du service public de la mer (ESPMER) ont choisi d'unir leurs forces, pour la première fois, à l'occasion d'un colloque intitulé « Mer et Justice : répondre aux défis de demain ». La rencontre s'est tenue à Paris le 28 novembre 2025, dans un contexte symboliquement fort : la France a fait de 2025 l'« Année de la mer », et Nice venait d'accueillir, en juin, la troisième Conférence des Nations Unies sur l'Océan. Le colloque a d'ailleurs obtenu le label « La Mer en commun ».

Les chefs d'établissement ont chacun, à leur manière, tracé les contours de cette convergence nécessaire.

Nathalie Roret, *Directrice de l'ENM*

La directrice de l'ENM a rappelé que **71 % de la surface de la planète** est recouverte par les océans. Un chiffre dont on mesure trop rarement les conséquences juridiques. Les transformations à l'œuvre sont quasi inédites : érosion des littoraux, submersions marines, tensions sur les ressources halieutiques, multiplication des acteurs privés en mer. « La justice doit évoluer et se préparer aux transformations en cours pour être en mesure de protéger, de juger, de réparer » a-t-elle affirmé. L'ENM entend jouer pleinement son rôle en renforçant son offre de formations environnementales, ouverte notamment, aussi bien aux magistrats qu'aux avocats, aux attachés de justice, aux assistants spécialisés ou aux délégués du procureur.

Guillaume de Beauregard, *Directeur de l'ESPMER*

Le directeur de l'ESPMER a présenté l'école historique des affaires maritimes, basée au Havre, qui est rattachée à la Direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de

l'aquaculture (DGAMPA). L'ESPMER comprend deux entités : l'École d'administration des affaires maritimes (EAAM), grande école militaire formant les administrateurs des affaires maritimes et l'École de formation des affaires maritimes (EFAM), qui prend en charge la formation continue de l'ensemble des agents civils et militaires intervenant en mer, des gendarmes maritimes aux douaniers, des agents de l'OFB aux magistrats eux-mêmes. Guillaume de Beauregard a insisté sur la richesse des liens déjà tissés entre les deux établissements et sur la vocation de ce colloque à les concrétiser.

Sabine Roux de Bézieux, *Fondatrice et ex-présidente de la Fondation de la Mer - Vice-présidente de la commission des affaires européennes et internationales du Conseil économique, social et environnemental (CESE)*

La modératrice du colloque a rappelé la centralité croissante du droit de la mer, discipline en pleine évolution, offrant de nombreuses perspectives professionnelles et scientifiques. Forte de son expérience à la tête de la Fondation de la Mer, elle a inscrit les échanges de la journée dans une perspective à la fois juridique et scientifique, en soulignant la nécessité d'un dialogue constant entre ces différents champs.

Cyrille P. Coutansais, *Directeur du département Recherches au Centre d'études stratégiques de la Marine (CESM)*

Pour ouvrir les travaux sur le fond, Cyrille P. Coutansais a rappelé que le lien entre la mer et le droit est ancien : il plonge ses racines dans les écrits de Grotius et Selden (*Mare Liberum*, *Mare Clausum*) mais se renouvelle en profondeur. La France, forte d'un modèle original, celui de l'Action de l'État en mer (AEM), fondé sur la coordination intergouvernementale et le rôle central de la Marine nationale (à la fois force militaire et autorité de police en mer), se trouve aujourd'hui au cœur de trois grandes familles de défis.

- Les défis environnementaux englobent le changement climatique, la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN) et les difficultés d'application de l'accord de biodiversité en haute mer (BBNJ), dont les trois piliers (aires marines protégées, partage des bénéfices issus des ressources génétiques marines, études d'impact environnemental) se heurtent à des obstacles concrets de mise en œuvre.
- Les défis économiques tiennent à l'irruption d'acteurs privés internationaux dans des domaines autrefois étatiques : câbles sous-marins, recherche scientifique, exploitation des ressources. Mais c'est surtout la question des données numériques maritimes qui retient l'attention : le modèle d'open data, par lequel les données produites par des organismes publics français (SHOM, IFREMER) sont librement accessibles, mérite d'être interrogé. Des opérateurs étrangers, étatiques ou privés, s'en saisissent pour asseoir des positions dominantes. L'exemple de Logink,

système chinois de gestion portuaire qui a signé des accords de coopération avec de nombreux ports européens, illustre le risque de captation souveraine.

- Les défis géopolitiques, enfin, sont incarnés par la lutte contre le narcotrafic maritime, qui appelle une approche européenne coordonnée, et par la réflexion stratégique sur le droit lui-même, qui doit cesser d'être perçu comme un frein à l'action pour devenir une véritable arme au service de la souveraineté des États. L'arraisonnement du navire Borokay, battant pavillon béninois et suspecté de servir de plateforme de lancement de drones, au large de Saint-Nazaire en septembre 2025, illustre concrètement cette capacité d'action du droit.

Table ronde 1 — Submersion et érosion : l'adaptation nécessaire de la justice au changement climatique

La première table ronde a réuni cinq intervenants autour d'une question qui semblait presque abstraite il y a dix ans et qui est aujourd'hui brûlante d'actualité : comment le droit, dans ses multiples dimensions, peut-il répondre à la montée des eaux et à l'avancée de la mer sur le littoral ? La discussion a permis de mettre en lumière un paradoxe : les outils juridiques existent souvent, mais leur mobilisation effective est lacunaire.

La modératrice, Sabine Roux de Bézieux a rappelé en préambule que la France est un pays océanique. L'océan est un régulateur du climat : le phytoplancton absorbe un tiers du CO₂, mais l'acidification et la désoxygénation fragilisent ce rôle. La montée des eaux obéit à une logique physique implacable, la dilatation thermique amplifie l'élévation du niveau marin, combinée à la fonte des glaces et des territoires français sont d'ores et déjà en première ligne. Ainsi, les habitants du village de Saint-Pierre, dans l'archipel de Saint Pierre-et-Miquelon doivent envisager une relocalisation. En Nouvelle-Calédonie, 31 communes sur 33 sont exposées au recul du trait de côte.

I/ L'état du droit face à l'érosion et à la submersion

L'application défailante des outils législatifs

Valérie Renet, *Présidente de la Chambre régionale des comptes d'Occitanie*

Valérie Renet a dressé un tableau lucide et préoccupant de la situation méditerranéenne. La loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 dite « Climat et résilience » prévoit des dispositions spécifiques pour les territoires littoraux, notamment l'obligation d'élaborer une carte locale d'exposition au recul du trait de côte. Mais le dispositif repose sur une logique d'adhésion volontaire des communes et cette logique montre aujourd'hui ses limites. Sur les

317 communes listées par le décret n° 2024-531 du 10 juin 2024, 16 communes méditerranéennes particulièrement exposées n'ont pas engagé les démarches requises et ne disposent pas non plus de plan de prévention des risques littoraux. Ce déni du risque s'explique, selon elle, par des considérations touristiques, mais aussi par le coût de la recomposition spatiale qu'aucun financement d'État ne vient absorber.

La présidente de la Chambre a également pointé les insuffisances des documents d'urbanisme : souvent anciens, élaborés à l'échelle communale alors qu'une vision intercommunale serait nécessaire, ils peinent à intégrer les risques de submersion. Le mécanisme de veto dont disposent les communes pour s'opposer au transfert de leur compétence urbanistique vers l'intercommunalité constitue un verrou institutionnel difficile à lever. Les opérations de recomposition spatiale, quant à elles, restent essentiellement défensives, des opérations d'endiguage en Camargue, par exemple, alors qu'une étude publiée en mai 2024 dans *Conservation Biology*¹ révèle que plus de la moitié des zones humides mondiales pourraient disparaître d'ici 2100. Les intercommunalités et les communes situées plus dans les terres sont, de plus, insuffisamment associées à la recherche de solutions de relocalisation.

Olivier Lozachmeur, *Responsable du pôle planification et gestion du littoral au sein du cabinet d'avocats LGP à Brest*

Prenant comme exemple la Bretagne, Olivier Lozachmeur a dressé un constat similaire : le recul du trait de côte affecte environ un cinquième du littoral métropolitain (environ 900 km), et pourtant il demeure juridiquement possible dans certains espaces urbanisés de construire « les pieds dans l'eau », dans la bande des 100 mètres. L'exemple est saisissant : le Conseil d'État a validé, par un arrêt du 25 juillet 2025, un projet de complexe hôtelier cinq étoiles avec centre de thalassothérapie à Saint-Malo, sur le site d'un ancien camping, malgré les recours dénonçant les risques d'érosion et la destruction de l'habitat d'une espèce protégée.

Des instruments existent pourtant. L'article R. 111-2 du Code de l'urbanisme permet de refuser un permis de construire lorsque le projet présente un risque pour la sécurité publique. Les Plans de prévention des risques de submersion marine (PPRSM) définissent des zones strictement inconstructibles. La loi Climat et Résilience permet d'instaurer, sur la base du volontariat, des secteurs dans les plans locaux d'urbanisme selon les horizons temporels d'exposition : dans les zones menacées à moins de trente ans, toute construction est quasiment interdite (article L. 121-22-4 du code de l'urbanisme) ; dans celles exposées à horizon trente à

¹ Verniest, F., Galewski, T., Boutron, O., Dami, L., Defos du Rau, P., Guelmami, A., Julliard, R., Popoff, N., Suet, M., ... & Le Viol, I. (2024). Exposure of wetlands important for nonbreeding waterbirds to sea-level rise in the Mediterranean. *Conservation Biology*. DOI : <https://doi.org/10.1111/cobi.14288>

cent ans, la construction est conditionnée au versement d'une somme à la Caisse des dépôts, afin d'en garantir la future démolition (article L. 121-22-5) . Ces outils sont actuellement en train d'être mis en place, 371 communes littorales s'étant actuellement portées volontaires pour intégrer un décret-liste actualisé tous les ans (décret n° 2026-95 du 13 février 2026).

La responsabilité civile et pénale face aux catastrophes naturelles

Thibault Goujon-Bethan, *Professeur des universités en droit privé, Université Jean Moulin-Lyon III*

Thibault Goujon-Bethan a réfléchi à la place du juge civil dans le contentieux environnemental. Le procès civil est, par principe, la chose des parties. Mais lorsqu'il met en jeu des atteintes à l'environnement marin, phénomène d'ordre public par excellence, le juge dispose de marges de manœuvre plus larges que l'on ne le croit souvent.

Il peut orienter les parties vers des modes amiables de règlement des différends, dont il a souligné les vertus pédagogiques : la conciliation peut être un vecteur de sensibilisation des justiciables à leurs responsabilités environnementales. Il peut ordonner des expertises judiciaires, en fixer le cadre, et apprécier la valeur probante des expertises privées produites par les parties. Face à la multiplication des actions de groupe et des actions en défense d'intérêts collectifs, souvent menées par des ONG, le juge doit distinguer celles qui poursuivent une finalité strictement contentieuse de celles qui répondent à une logique de communication médiatique.

Romain Ollard, *Professeur de droit privé et sciences criminelles, Université de Poitiers*

Romain Ollard a abordé la responsabilité pénale à travers un exemple qui demeure, vingt ans après, la référence incontournable en matière de submersion marine : l'affaire de la tempête Xynthia. Dans la nuit du 27 au 28 février 2010, la tempête a submergé le littoral atlantique, faisant 47 morts en France, dont 29 dans la seule commune de La Faute-sur-Mer, en Vendée. Le maire a été condamné par le Tribunal correctionnel des Sables-d'Olonne à quatre ans de prison ferme, puis par la Cour d'appel de Poitiers à deux ans avec sursis et une privation à vie du droit d'exercer une fonction publique. Les fautes retenues consistaient en des omissions graves : défaut d'information et d'alerte des populations, absence de mise en œuvre des documents d'urbanisme destinés à protéger les habitants.

Cette affaire demeure cependant un cas isolé. Les condamnations pénales à la suite de catastrophes naturelles sont rarissimes, et ce n'est pas un hasard. La loi Fauchon du 10 juillet 2000, codifiée à l'article 121-3 du Code pénal, a resserré les conditions d'engagement de la responsabilité pénale des décideurs publics pour des délits non intentionnels. Lorsque la causalité est directe, une faute d'imprudence simple suffit ; mais en cas de causalité indirecte, il

faut démontrer une faute délibérée ou caractérisée, c'est-à-dire une imprudence consciente. Cette exigence est difficile à satisfaire pour les élus locaux, dont la responsabilité dans les catastrophes naturelles s'inscrit le plus souvent dans une chaîne causale indirecte. Les personnes morales, en revanche, peuvent être condamnées sur la base d'une faute simple.

Mais l'obstacle le plus profond tient à la causalité elle-même. Le Code pénal a été conçu pour imputer une responsabilité à une cause individualisée et ciblée. Or, le changement climatique est par définition un phénomène global, à causes multiples. Attribuer à un acteur déterminé la responsabilité pénale d'une inondation ou d'une submersion ou plus largement du changement climatique comporte une part d'injustice. Face à ces difficultés, le droit pénal peut se saisir des causes qui participent au réchauffement climatique en intervenant plus tôt (infractions formelles) ou en renvoyant les affaires devant des juridictions spécialisées.

Agnès Pimbert, *Professeure de droit privé, Université de Poitiers*

Agnès Pimbert a consacré son intervention au régime d'indemnisation des catastrophes naturelles, dit régime CATNAT, institué par la loi du 13 juillet 1982 et codifié aux articles L. 125-1 et suivants du Code des assurances. Ce dispositif, qui repose sur une garantie obligatoire adossée aux contrats d'assurance couvrant les biens, mutualise les risques entre l'ensemble des assurés du territoire, grâce à une surprime uniforme, indépendante du niveau de risque local, reversée in fine à un réassureur public bénéficiant d'une garantie illimitée de l'État.

Le mécanisme suppose deux conditions : la souscription volontaire d'un contrat intégrant la garantie CATNAT, et la publication d'un arrêté interministériel reconnaissant l'état de catastrophe naturelle. Cette double condition génère d'emblée une dualité de contentieux : le juge administratif pour la reconnaissance de l'état de catastrophe, le juge civil pour l'application de la garantie.

Mais c'est sur le fond que la distinction la plus importante se dessine. L'érosion côtière, phénomène lent, certain et prévisible, est exclue du régime CATNAT, incompatible avec la logique assurantielle fondée sur l'aléa. La submersion marine, elle, est couverte, à condition qu'elle ne soit pas chronique. Seuls les dommages matériels directs sont indemnisables ; les pertes humaines et, en principe, les dommages immatériels n'entrent pas dans le champ, même si les réformes de 2021 et 2023 ont élargi la prise en charge de certains frais tels que le relogement d'urgence.

La soutenabilité financière du système est désormais en question. La sinistralité liée au dérèglement climatique est en forte hausse : les coûts pourraient croître de 85 % d'ici 2050. La surprime, déjà passée de 12 % à 20 %, devra encore augmenter. Et si un assureur refuse de couvrir un bien, le souscripteur peut saisir le Bureau central de tarification (BCT), à condition

de démontrer que ce refus est lié aux risques naturels. Le juge civil aura un rôle croissant à jouer dans la régulation de ce contentieux assurantiel en expansion.

II/ Pistes d'amélioration et rôle du magistrat

Valérie Renet

Valérie Renet a proposé plusieurs pistes d'amélioration qui méritent d'être envisagées. D'abord, le renforcement de la du dispositif IAL (Information acquéreur-locataire), désormais étendu au recul du trait de côte par la loi Climat et résilience et la généralisation des ouvrages de protection. Ensuite, une évolution des outils juridiques : la suppression du droit d'opposition des communes au transfert de la compétence urbanistique vers l'intercommunalité et l'obligation de mettre en place des stratégies locales de gestion. Enfin, une architecture de financement à trois niveaux : local (usagers du littoral), intercommunal (augmentation de la taxe GEMAPI jusqu'à son plafond) et régional (organismes de gestion foncière).

Olivier Lozachmeur

Olivier Lozachmeur indique qu'en plus de la réalisation des cartes d'érosion à trente et cent ans et de leur intégration dans les PLU, la loi Climat et Résilience a mis en place un dispositif qui s'appuie sur différents documents de planification, du niveau national au niveau local. La loi Climat a ainsi tout d'abord consacré juridiquement l'existence et le rôle de la Stratégie nationale de gestion du trait de côte. Elle prévoit également que, « en cohérence » avec cette stratégie nationale, le SRADDET peut fixer des objectifs de moyen et long terme en matière de gestion du trait de côte (ce que fait depuis 2024 le SRADDET de la Région Bretagne).

Au niveau intercommunal, la loi Climat a renforcé le rôle du Schéma de Cohérence Territorial (SCoT), qui doit être compatible avec le SRADDET, et qui doit définir des orientations de gestion des milieux aquatiques, de prévention des risques naturels liés à la mer et d'adaptation des territoires au recul du trait de côte. Il peut également identifier des secteurs propices à l'accueil d'ouvrages de défense contre la mer pour protéger des secteurs habités denses ou des équipements d'intérêt général ou publics et identifier des secteurs visant à accueillir des installations et des constructions pour des projets de relocalisation.

Thibault Goujon-Bethan

Selon Thibault Goujon-Bethan, sur le plan procédural, les enjeux environnementaux sont techniques et nécessitent une expertise pointue. Lorsqu'une expertise est privée, sa valeur probante relève de l'appréciation souveraine du juge et ne peut souvent, à elle seule, suffire sans être étayée par une pluralité d'indices. Le juge peut aussi ordonner des expertises judiciaires et en fixer le cadre précis. Des procédures alternatives existent : la contractualisation

de la justice civile et la conventionnalisation de la mise en état permettent aux parties de diligenter des expertises auprès d'experts non soumis au régime de l'expertise judiciaire classique.

Du point de vue de la procédure civile, aucune évolution normative n'est nécessaire : les outils existent. Ce qui manque, c'est la formation et la sensibilisation des juges pour leur permettre de s'en saisir pleinement.

Romain Ollard

La voie de sortie, selon Romain Ollard, passe par l'infraction de prévention ou l'infraction formelle qui permet de sanctionner des comportements dangereux avant la survenance du dommage et par le renvoi de certains contentieux devant les juridictions spécialisées. En d'autres termes, il s'agit par exemple de réprimer le fait d'émettre dans l'atmosphère plus de gaz à effet de serre que la limite autorisée ou de ne pas respecter la réglementation en matière de déchets. Il s'agit donc de réprimer un comportement indépendamment de ces effets dommageables, dès lors que ces comportements ont été identifiés comme participant au changement climatique.

Le Code de l'environnement est par ailleurs d'une grande complexité, et les magistrats sont insuffisamment armés pour maîtriser ses réglementations très techniques. La spécialisation environnementale est une avancée réelle, mais elle s'est faite par accumulation, avec la création de juridictions spécialisées tout en conservant les compétences des juridictions de droit commun, ce qui génère des doublons et des incertitudes. Il conviendrait de confier l'ensemble du contentieux aux Pôles régionaux de l'environnement (PRE).

Table ronde 2 — La justice face aux nouvelles méthodes de contrôle en mer

I/ Acteurs, compétences et architectures de contrôle

La deuxième table ronde a mis en présence des acteurs opérationnels et institutionnels dont les missions se déploient en mer, loin des prétoires, mais dont l'action nourrit quotidiennement le contentieux judiciaire. Elle a permis de mesurer la complexité des coordinations nécessaires entre les différentes administrations compétentes, et les défis spécifiques que pose l'espace maritime à la construction de la preuve et à l'exercice de la juridiction.

L'organisation de l'action de l'État en mer

Alexandre Ely, *Adjoint pour l'action de l'État en mer du préfet maritime de l'Atlantique*

Alexandre Ely a présenté la figure du préfet maritime, dont les missions structurent l'architecture de l'action de l'État en mer. Il est à la fois préfet de l'urgence maritime, chargé du sauvetage, de la lutte contre les pollutions, de la protection des côtes, et détenteur d'un pouvoir de police administrative générale en mer, permettant l'édiction d'arrêtés dont le non-respect constitue une infraction pénale. Il est enfin planificateur de l'espace maritime, en charge de la conciliation des usages dans un contexte de diversification exponentielle des activités (éolien offshore, extraction de granulats, pose de câbles, dronisation).

Il existe trois préfetures maritimes métropolitaines (Atlantique, Manche-Mer du Nord, Méditerranée) qui s'insèrent dans une chaîne décisionnelle partant du Premier ministre, animée par le Secrétariat général de la mer (SGMer) et couvrant 45 missions interministérielles. La diversité des politiques publiques maritimes implique en effet une approche transversale ; tandis que la multiplication des nouvelles activités, notamment la « dronisation » de l'espace maritime, exige une adaptation continue du cadre réglementaire.

Alexis Morel, *Directeur du CROSS Étel, du CNSP et du CACEM*

Alexis Morel a présenté les missions du Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (CROSS) d'Étel, qui regroupe deux organes nationaux aux rôles complémentaires : le Centre national de surveillance des pêches (CNSP) et le Centre d'appui pour le contrôle de l'environnement marin (CACEM). Le CNSP assure le pilotage des contrôles en mer et la coordination de l'action des moyens nautiques et aériens des administrations engagés dans une mission de surveillance des pêches maritimes. Le CACEM coordonne la surveillance et le contrôle des activités en mer susceptibles d'avoir un impact écologique sur le milieu marin. Les outils numériques sont au cœur de leurs missions : MonitorFish et MonitorEnv permettent une surveillance en temps quasi réel des activités maritimes. Ils centralisent également une réglementation diffuse et complexe (répartie entre une dizaine de codes en ce qui concerne l'environnement marin) pour orienter à la fois les agents verbalisateurs sur le terrain et les magistrats dans leur analyse.

Les drones, les données satellitaires et les systèmes de localisation renforcent l'efficacité des contrôles, mais soulèvent des questions juridiques délicates (validité des preuves, compatibilité avec le RGPD, encadrement des finalités poursuivies). Un exemple concret illustre les enjeux : la civelle, alevin d'anguille très prisé en Asie, fait l'objet de trafics organisés. L'identification de son ADN par algorithme pourrait permettre de tracer les captures illégales, mais la question de la recevabilité judiciaire de ces preuves numériques reste entière.

La lutte contre les trafics maritimes

Ronan Boillot, *Directeur national de la Garde-côtes des douanes*

Ronan Boillot ouvert son intervention en présentant des éléments chiffrés probants : 85 % du commerce mondial transite par voie de mer, ainsi que 85 % du trafic de cocaïne. Les ports constituent le point névralgique des saisies de stupéfiants, mais les techniques des trafiquants ne cessent d'évoluer.

Le « rip-off » consiste à dissimuler la drogue dans des conteneurs dans les ports de départ, pour la récupérer discrètement à l'arrivée. Le « drop-off » est une pratique plus récente : des ballots de cocaïne sont largués en mer par un navire, avant d'être récupérés par un autre bâtiment, un bateau de pêche, par exemple, pour être acheminés à terre. Des semi-submersibles, véritables « narco-sous-marins », peuvent aussi être utilisés. L'opération FISHERMAN, menée sous l'autorité de la JIRS de Rennes et mobilisant plus de cent jours de mer et deux ans d'enquête, illustre la durée et la complexité de ces enquêtes : un cargo suspecté d'avoir largué de la cocaïne au large du Cotentin a été suivi fin 2023 après avoir largué de la cocaïne en mer avant que 630 kilogrammes de drogue ne soient saisis à bord d'un navire intercepté aux abords de la Seine.

Sur le plan juridique, c'est l'article 17 de la Convention des Nations Unies contre le trafic illicite de stupéfiants (Vienne, 1988) qui constitue la clef de voûte de la coopération internationale : il autorise les États parties à intervenir sur des navires suspects en haute mer, dans un cadre défini d'entraide judiciaire.

La question du devenir des saisies en haute mer constitue également un enjeu majeur. La France pratique la « dissociation », consistant à récupérer ou détruire la marchandise illicite sans interpellier systématiquement les trafiquants. Ce dispositif est aujourd'hui discuté au niveau européen.

Solenn Briand, *Magistrate, cheffe du service national d'enquête et de contrôle de l'Office français de la biodiversité (OFB)*

Solenn Briand a mis en lumière l'une des difficultés les plus structurelles du contentieux environnemental maritime : le fractionnement des compétences juridictionnelles. Trois ordres de juridictions coexistent, avec des compétences parfois concurrentes.

Les tribunaux maritimes, quatre en métropole, deux outre-mer, sont des juridictions échevinales pénales associant magistrats professionnels et assesseurs issus du monde maritime, qui connaissent des délits spécifiquement maritimes, notamment le non-respect des arrêtés des préfets maritimes. Les juridictions du littoral spécialisées (JULIS), implantées notamment au Havre, à Brest et à Marseille, ont été créées au début des années 2000 pour traiter les infractions au droit de l'environnement marin, notamment les rejets d'hydrocarbures relevant de la convention MARPOL. Pour ces infractions, il n'est pas nécessaire de démontrer un impact sur le milieu : le seul déversement de la substance interdite depuis le navire suffit. Enfin, les pôles

régionaux de l'environnement (PRE), au nombre d'un par cour d'appel, traitent des infractions au Code de l'environnement, y compris celles touchant le milieu marin.

L'exemple de l'herbier de posidonie est particulièrement éclairant pour comprendre ces articulations. Le mouillage sur un herbier peut être qualifié de deux façons selon les circonstances : délit relevant du tribunal maritime si un arrêté du préfet maritime interdit le mouillage dans la zone (puni d'un an d'emprisonnement et de 150 000 euros d'amende, sans qu'il soit besoin de démontrer l'impact sur le milieu) ; ou destruction illicite d'une espèce protégée relevant du Code de l'environnement (trois ans d'emprisonnement et 150 000 euros d'amende, avec confiscation possible du navire, mais nécessitant la preuve d'une atteinte concrète au milieu). Le Tribunal maritime de Marseille a d'ailleurs rendu, le 22 novembre 2024, une décision significative dans les affaires des navires *Take off* et *My Falcon*, combinant condamnations pénales et réparations civiles au profit d'associations requérantes.

Le choix de la qualification et de la juridiction dépend des éléments constatés, des moyens d'enquête disponibles et de la politique pénale locale. Ces articulations sont travaillées dans le cadre des Comités opérationnels de lutte contre la délinquance environnementale (COLDEN), créés par décret du 13 septembre 2023 et réunis sous l'autorité du procureur, qui permettent de mettre en cohérence les réponses administrative et judiciaire.

Maria Kotsovou, *Administratrice du programme de sécurité environnementale, INTERPOL*

Maria Kotsovou a enrichi les débats d'une analyse à dimension internationale, décrivant la mer comme, « la plus grande scène de criminalité au monde », en raison de multiples facteurs de vulnérabilité : éloignement des juridictions, pluralité des régimes juridiques, absence de témoins, adaptabilité des réseaux criminels.

La pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN) en est l'exemple paradigmatique. Elle s'inscrit souvent dans des réseaux de criminalité organisée impliquant traite des êtres humains, blanchiment d'argent et trafic de stupéfiants. Les preuves sont dispersées entre plusieurs États ; les pratiques criminelles reposent sur la falsification des documents de bord, l'usurpation d'identité des navires, l'usage de pavillons de complaisance, des messageries cryptées et des microtransactions. En haute mer, seul l'État du pavillon est compétent pour exercer une juridiction, et lorsque cet État est défaillant, des zones de non-droit apparaissent.

Les organisations régionales de gestion des pêches (ORGP) mettent en place des mesures visant à lutter contre la pêche INN, notamment par l'établissement de listes de navires impliqués et par le déploiement de systèmes de surveillance comme le *vessel monitoring system* (VMS). Le contrôle par l'État du port constitue également un levier efficace en refusant l'accès aux navires suspectés d'activités INN. INTERPOL, qui regroupe 196 pays membres,

intervient depuis 2013 dans ce domaine. L'organisation permet aux pays membres d'alimenter ses bases de données mondiales avec des informations relatives à la pêche illégale et crimes associés, en leur permettant de suivre l'activité illégale des navires et les réseaux criminels au-delà des frontières. À ce titre, elle joue un rôle central dans la facilitation des échanges d'informations entre les autorités nationales.

II/ Coopération judiciaire, preuve numérique et adaptation du droit

Alexandre Ely est revenu sur la question de fond que pose, pour les préfets maritimes, la multiplication des activités en mer : comment le pouvoir réglementaire peut-il s'adapter aux usages que les cadres normatifs n'avaient pas anticipés ? La dronisation de l'espace maritime en est l'illustration la plus immédiate. Des engins non immatriculés, pilotés depuis la côte ou depuis un navire, opèrent dans des zones où aucune réglementation spécifique ne les vise encore. La réactivité des PREMAR dans l'élaboration d'arrêtés ad hoc est un palliatif utile, mais elle ne saurait tenir lieu de réponse durable. Une réflexion législative de fond sur les nouveaux usages de l'espace marin s'impose.

Alexis Morel a insisté sur ce qui constitue selon lui l'un des sujets centraux du contentieux maritime environnemental de demain : la validité de la preuve numérique devant le juge. Les centres CNSP et CACEM s'appuient de plus en plus sur des données issues de systèmes de localisation AIS, de surveillance satellitaire et d'algorithmes d'analyse comportementale pour établir les infractions. Mais la chaîne de traitement de ces données (collecte, conservation, transmission) doit satisfaire aux exigences du RGPD et aux règles de loyauté de la preuve pénale. Une infraction constatée par imagerie satellitaire ou par analyse d'ADN d'une espèce capturée n'aura de valeur judiciaire que si le cadre procédural de son établissement est irréprochable. Il a appelé les magistrats à définir, en lien avec les opérationnels, les protocoles permettant de sécuriser cette chaîne de preuves avant que le contentieux ne les y contraigne.

Ronan Boillot a souligné que l'évolution des modes opératoires du narcotraffic maritime impose une adaptation permanente du droit. Comme évoqué plus tôt, la technique du drop-off, complique considérablement l'établissement de la connexité entre les auteurs du trafic et la marchandise saisie. Les enquêteurs sont confrontés à des organisations qui fragmentent délibérément la chaîne de responsabilité. La réponse passe par le renforcement de la coopération entre les juridictions interrégionales spécialisées (JIRS) et par une plus grande fluidité des échanges de renseignement entre États membres de l'Union européenne, dont les niveaux d'engagement demeurent inégaux.

Solenn Briand a replacé le débat sur le terrain de la pratique quotidienne : la création des COLDEN par le décret du 13 septembre 2023 est une avancée structurante, mais leur efficacité dépend de l'implication réelle des parquets dans leur animation. Ces comités ne sont

utiles que s'ils se réunissent effectivement (au moins une fois par an comme le prévoit le texte) et s'ils débouchent sur des politiques pénales locales lisibles pour les agents verbalisateurs. Il existe encore trop de situations où un officier de l'OFB ou un agent des affaires maritimes constate une infraction sans savoir auprès de quel parquet la porter, ni quelle qualification retenir. La simplification de la carte des juridictions compétentes et la diffusion d'une doctrine commune de poursuite constituent des chantiers urgents.

Maria Kotsovou a conclu ce second tour en pointant un paradoxe structurel : en matière de pêche INN, les outils de coopération existent (bases de données INTERPOL, listes noires des ORGP, dispositifs VMS, contrôle par l'État du port) mais leur articulation reste insuffisante. Chaque organisation travaille dans son propre cadre normatif et avec ses propres partenaires. Pour que la réponse internationale soit à la hauteur de réseaux criminels qui, eux, opèrent de manière intégrée et transnationale, il faut construire des passerelles opérationnelles entre INTERPOL, les ORGP, les États côtiers et les autorités judiciaires nationales. Elle a insisté sur le rôle des magistrats de liaison, outil encore trop peu mobilisé, comme vecteur d'une communication directe entre autorités judiciaires de différents pays.

Discussion collective de clôture — L'affaire du Winner et ses enseignements

La table ronde s'est conclue par une discussion collective autour d'un cas emblématique qui illustre avec acuité les tensions entre efficacité opérationnelle, droit international et garanties fondamentales des personnes appréhendées en mer.

L'affaire dite du Winner, du nom d'un navire battant pavillon cambodgien transportant 2 à 2,5 tonnes de cocaïne, arraisonné en juin 2002 par la Marine nationale au large du Cap-Vert, avait conduit à de lourdes condamnations en France. Par la suite, la Cour européenne des droits de l'homme (Grande Chambre), dans son arrêt *Medvedyev et autres c. France* du 29 mars 2010, a condamné la France : si l'interception du navire avec l'accord du Cambodge était fondée sur l'article 108 de la Convention de Montego Bay, la détention de treize jours de l'équipage à bord, sans contrôle judiciaire, ne l'était pas.

Cet arrêt a directement inspiré la loi n° 2011-13 du 5 janvier 2011 relative à la lutte contre la piraterie, qui a introduit dans le Code de la défense un régime *sui generis* de privation de liberté à bord des navires appréhendés. La première phase, de 48 heures, est placée sous le contrôle du procureur de la République, immédiatement informé de toute mesure de coercition. La seconde phase, de 120 heures renouvelables, est placée sous le contrôle du juge des libertés et de la détention, qui peut entrer directement en contact avec les personnes retenues. Toute personne concernée doit en outre faire l'objet d'un examen de santé dans les 24 heures et d'un examen médical dans les dix jours. Xavier Tarabeux, qui fut procureur de la République de

Brest au moment de cette affaire, a confirmé que cette législation a mis un terme définitif à toute incertitude juridique en la matière.

Sabine Roux de Bézieux a pour sa part signalé un ralentissement préoccupant du multilatéralisme dans la protection des mers et des océans : l'échec, en août 2025, du dernier round de négociations dans le cadre du PNUE en vue d'un instrument international de lutte contre la pollution par les plastiques en est une illustration saisissante.

Dialogue de clôture — Science, administration et justice : le partenariat de demain

La journée s'est achevée sur un dialogue entre un scientifique et un magistrat, qui a permis de prendre de la hauteur et de tracer des perspectives.

Alain Pibot, *Coordinateur national du projet européen LIFE MARHA à l'Office français de la biodiversité (OFB)*

Alain Pibot a commencé par une observation qui remet à leur juste proportion nos représentations habituelles : l'océan, c'est 70,8 % de la surface du globe, mais surtout 99 % de la biosphère. C'est l'essentiel de l'espace habitable de la planète, qui accueille la vie de la surface jusqu'à onze kilomètres de profondeur. Le protéger n'est pas une question d'idéologie : c'est une condition de la survie.

Il a rappelé les apports de l'arrêt Erika, qui a consacré pour la première fois la notion de préjudice écologique et instauré un devoir de vigilance des sociétés en matière environnementale. Il a ensuite évoqué la crise de l'ozone des années 1980, quand la communauté internationale avait su réagir vite et de manière coordonnée. Depuis lors, deux crises se sont superposées (climatique et biodiversité) et les activités humaines se font concurrence dans ces deux champs, laissant parfois au juge le soin d'arbitrer. Alain Pibot a rappelé que la lutte contre le changement climatique ne saurait se faire au détriment de la protection de la biodiversité. La protection du milieu marin doit faire l'objet d'un travail conjoint entre la justice, l'administration et la science, ce qui passe notamment par l'élaboration d'un cadre juridique pertinent. L'exemple de la protection des herbiers de posidonie a été développé en détail. Ces herbiers constituent un habitat structurant de la Méditerranée : ils abritent une biodiversité extraordinaire, produisent l'oxygène des océans et stockent du carbone, l'herbier corse stocke à lui seul environ un cinquième du carbone produit par l'île. Protégés par le Code de l'environnement depuis 1998, ils sont principalement menacés par les mouillages sauvages. La difficulté à démontrer l'intentionnalité requise par le Code de l'environnement a conduit les préfets maritimes à agir par voie d'arrêtés relevant du Code des transports, interdisant le mouillage dans certaines zones, et plus aisément applicables. La complémentarité des deux voies est aujourd'hui bien établie.

Alain Pibot a également évoqué l'affaire du *X-Press Pearl*, navire transportant des granulés plastiques industriels (GPI) qui a brûlé pendant douze jours en mer dans les eaux sri-lankaises, face au refus des États limitrophes de l'accueillir, et polluant ainsi le milieu marin. Ni les annexes de la convention MARPOL ni aucun cadre international ne prévoient la gestion des GPI en milieu océanique. Ce vide juridique illustre l'urgence de compléter la normativité internationale.

L'intervenant a conclu en soulignant le rôle désormais incontournable de la société civile et des ONG dans l'application effective du droit de l'environnement, une partie du droit n'est mise en œuvre que grâce à leurs actions contentieuses et la nécessité d'outils d'évaluation du dommage écologique, notamment par le recours aux services écosystémiques, dont certains chercheurs estiment que les dommages à l'environnement en France représentent 8,8 milliards d'euros.

Xavier Tarabeux, *Avocat général à la Cour de cassation*

Xavier Tarabeux a apporté le regard du praticien des juridictions supérieures sur l'évolution du droit international applicable à l'océan. Il a rappelé que le littoral français, est frontalier de quarante États étrangers, circonstance qui illustre à elle seule la complexité des situations juridiques auxquelles les juges peuvent être confrontés.

Deux avis consultatifs récents dessinent un mouvement de fond. Le Tribunal international du droit de la mer (TIDM) a rendu, le 21 mai 2024, un avis, sollicité notamment par le Vanuatu, État insulaire parmi les plus vulnérables à la montée des eaux, dans lequel il reconnaît que les émissions de gaz à effet de serre constituent une pollution marine au sens de la Convention de Montego Bay, et oblige les États à prendre des mesures pour les prévenir. La Cour internationale de justice a quant à elle affirmé, dans un avis du 23 juillet 2025, que la violation des obligations climatiques constitue un fait internationalement illicite engageant la responsabilité des États, tenus de réparer les préjudices causés.

À ces évolutions jurisprudentielles s'ajoutent celles de la Cour européenne des droits de l'homme. La Grande Chambre a jugé, le 9 avril 2024 dans l'arrêt *Verein KlimaSeniorinnen Schweiz et autres c. Suisse*, que l'article 8 de la Convention (droit au respect de la vie privée et familiale) englobe un droit à une protection effective contre les effets néfastes du changement climatique. La Cour a rendu, le 30 janvier de la même année dans l'affaire *Cannavacciuolo et autres c. Italie*, un arrêt concluant à la violation de l'article 2 (droit à la vie) à raison d'un défaut de protection contre des pollutions criminelles en Campanie.

En juillet 2025, 3 000 contentieux climatiques étaient engagés dans une soixantaine de pays. Une dynamique est observable en France. On citera par exemple la jurisprudence pénale en matière de pollution atmosphérique des navires par dépassement de la teneur en soufre

ayant donné lieu à un arrêt de la Cour de cassation du 6 décembre 2022 ou encore le jugement du Tribunal correctionnel de Montpellier du 2 avril 2024, condamnant les exploitants d'un camping de Palavas-les-Flots à 50 000 euros de dommages et intérêts pour destruction d'une espèce végétale protégée.

Xavier Tarabeux a formulé deux pistes de conclusion. La spécialisation des juridictions doit se poursuivre et s'approfondir : elle constitue une condition de l'effectivité du droit de l'environnement, à condition que les magistrats spécialisés bénéficient d'une formation continue adaptée et d'espaces d'échange avec les autres administrations. La formation, précisément, est le second levier : pas seulement en école, mais aussi, par des journées rencontres thématiques associant magistrats, acteurs des administrations et scientifiques.

Conclusion — La mer, espace de justice

À l'issue de cette journée dense, un fil conducteur s'impose : la mer n'est plus seulement un espace de nature, de travail ou de souveraineté. C'est un espace de justice. Et cet espace demande une justice plus formée, mieux coordonnée, davantage capable de mobiliser des savoirs techniques complexes.

Les défis identifiés sont collectifs. Ils ne peuvent être relevés ni par les magistrats seuls, ni par les administrations seules, ni par les scientifiques seuls. Ils appellent ce que le colloque a tenté d'incarner : un dialogue constant entre ces mondes, trop souvent cloisonnés. Une des leçons transversales de cette journée est que les outils existent souvent. Ce qui fait défaut, c'est parfois la connaissance de ces outils et leur appropriation par les acteurs, la coordination entre les acteurs, l'articulation entre les juridictions et la compréhension mutuelle par les administrations et les magistrats dont la formation doit désormais inclure soit une dimension maritime et environnementale solide soit une dimension juridique suffisante. Le dialogue entre la justice, la science et l'administration doit être constant et structuré. Ce colloque en a posé une première pierre.