

# PRINCIPES GÉNÉRAUX

**QUELLE QUE SOIT L'AMPLEUR DE LA POLLUTION, LA COMMUNE TOUCHÉE PAR UNE POLLUTION MARITIME AURA À RÉAGIR ET À ENGAGER DES MOYENS POUR LUTTER CONTRE CETTE POLLUTION. C'EST POURQUOI LA COMMUNE DOIT SE PRÉPARER POUR ÊTRE EN MESURE D'ASSUMER LES RESPONSABILITÉS QUI LUI REVIENNENT. VIGIPOL ACCOMPAGNE LES COMMUNES DANS CE TRAVAIL DE PRÉPARATION.**

**La commune doit se préparer pour être en mesure d'assumer les responsabilités qui lui reviennent**

## 1- CADRE RÉGLEMENTAIRE

Les prérogatives du maire en cas de pollution maritime sont fondées sur son pouvoir de police générale. C'est de là que découle son rôle dans le dispositif ORSEC et la nécessaire complémentarité de son action avec celle des services de l'État. Les paragraphes ci-après détaillent les modalités de l'exercice de cette responsabilité.

### 1.1 Les pouvoirs de police du maire

#### POUVOIR DE POLICE GÉNÉRALE

Le maire est autorité de police générale sur le territoire de sa commune jusqu'à la limite des eaux à l'instant considéré (article L2212-3 du Code Général des Collectivités Territoriales). Le préfet maritime est autorité de police en mer à partir de la laisse de basse mer (article 1er du décret du 6 février 2004 relatif à l'organisation de l'action de l'État en mer).

Au titre de l'article L2212-2 5° du CGCT, il appartient au maire de « prévenir, par des précautions convenables, et de faire cesser, par la distribution des secours nécessaires [...] les pollutions de toute nature [...], de pourvoir d'urgence à toutes les mesures d'assistance et de secours et, s'il y a lieu, de provoquer l'intervention de l'administration supérieure ».

En vertu de l'article 16 du Code de procédure pénale, le maire et ses adjoints ont la qualité d'Officier de Police Judiciaire (article L2122-31 du CGCT). Contrairement aux autres Officiers de Police Judiciaire (OPJ) qui doivent être habilités par le procureur de la République, le maire et ses adjoints sont investis de plein droit de la qualité d'OPJ. Leur compétence est, cependant, limitée au territoire communal. À ce titre, le maire ou l'un de ses adjoints peut donc :

- + constater par procès-verbal toute infraction, notamment les contraventions de police, même lorsqu'elles relèvent de la surveillance des gardes champêtres ou forestiers,
- + recevoir des rapports, plaintes et dénonciations relatifs aux crimes, délits et contraventions,
- + en cas de flagrant délit, accomplir tous les actes normaux d'enquête judiciaire. Il peut ainsi faire arrêter ou détenir les auteurs présumés pour les remettre à la police ou à la gendarmerie, apposer les scellés, saisir des pièces à conviction, dresser un procès-verbal des différentes opérations effectuées, entendre les témoins et consigner leurs déclarations.

#### COMPÉTENCES SPÉCIALES

Le maire possède des compétences spéciales. Il assure la police des ports maritimes communaux, dans les conditions prévues au livre III du code des ports maritimes.

Le maire exerce également la police des baignades et des activités nautiques pratiquées à partir du rivage avec des engins de plage et des engins non immatriculés. Cette police s'exerce en mer jusqu'à une limite fixée à 300 mètres à compter de la limite des eaux à l'instant considéré. Le maire réglemente l'utilisation des aménagements réalisés pour la pratique de ces activités. Il pourvoit d'urgence à toutes les mesures d'assistance et de secours (article L2213-23 du CGCT).

Si la commune dispose de moyens nautiques pour assurer la police des baignades, ceux-ci peuvent être utilisés pour repérer ou lutter contre la pollution en frange littorale. Attention : Le maire ne peut pas engager les moyens nautiques communaux sur le plan d'eau sans se placer sous l'autorité du préfet maritime. Il contacte, pour ce faire, le CROSS Corsen.

## 1.2. La réglementation ORSEC POLMAR

### CADRE GÉNÉRAL

En France, l'organisation de la lutte contre la pollution maritime s'appuie sur le dispositif ORSEC (Organisation de la Réponse de Sécurité Civile), instauré par la loi de modernisation de la sécurité civile du 13 août 2004. Ce dispositif répartit les compétences entre autorités terrestres et maritimes et se décline à trois niveaux : maritime, zonal et départemental.

La réponse en mer est conduite par le préfet maritime dans le cadre du dispositif ORSEC maritime. Il est le Directeur des Opérations de Secours (DOS) et coordonne, à ce titre, l'ensemble des opérations en matière de recherche et sauvetage (SAR), pollution maritime par hydrocarbures ou produits chimiques (POLMAR), nucléaire maritime (NUCMAR), assistance aux navires en difficulté et circulation perturbée. Les alertes sont reçues par les Centres Régionaux Opérationnels de Surveillance et de Sauvetage (CROSS) qui en informent le préfet maritime. En outre, s'il l'estime nécessaire, le préfet maritime peut mettre en oeuvre les accords de coopération internationale permettant la mise en oeuvre de moyens étrangers en cas de situation d'urgence (Agence Européenne de Sécurité Maritime, accords de Bonn, Manche Plan).

À terre, la coordination des opérations se répartit, selon les cas, entre le maire et le préfet. Le maire doit prévenir, par des précautions convenables, et faire cesser, par la distribution des secours nécessaires, les pollutions de toute nature, pouvoir d'urgence à toutes les mesures d'assistance et, s'il y a lieu, provoquer l'intervention de l'administration supérieure (article L2212-2 du CGCT). Sa responsabilité concerne les pollutions d'ampleur limitée. En cas de pollution d'ampleur exceptionnelle, le préfet prend la direction des opérations (DOS). Le maire se subordonne alors aux ordres du préfet en mettant à sa disposition les moyens humains et matériels de la commune. Ces opérations sont prévues dans le cadre du dispositif ORSEC départemental. Enfin, lorsqu'une pollution de moyenne ampleur touche plusieurs communes et/ou dépasse les moyens de la commune concernée, le préfet a la liberté de prendre ou non la direction des opérations. S'il ne le fait pas, les prérogatives des maires et du préfet coexistent dans le cadre des PCS et d'un dispositif ORSEC restreint.

Lorsque le SDIS participe aux opérations, un Commandant des Opérations de Secours (COS) est désigné pour représenter le Directeur du SDIS sur le terrain. Le COS est alors chargé, sous l'autorité du directeur des opérations de secours (maire ou préfet), de la mise en oeuvre de tous les moyens publics et privés mobilisés pour l'accomplissement des opérations de secours (article L 1424-4 du CGCT).

### LE CEDRE

Le Cedre est une association visant à améliorer la préparation à la lutte contre les pollutions accidentelles des eaux et renforcer le dispositif d'intervention français. Il est responsable, au niveau national, de la documentation, de la recherche et des expérimentations concernant les produits polluants, leurs effets, et les méthodes et moyens spécialisés utilisés pour les combattre. En cas de pollution, il fournit conseil et expertise aux autorités maritimes et terrestres.

### QUAND LE PRÉFET PREND-IL LA DIRECTION DES OPÉRATIONS DE SECOURS ?

En théorie, en cas de pollution maritime, le maire est le Directeur des Opérations de Secours (DOS) sur le territoire de sa commune tant qu'il a les moyens de faire face et que la pollution ne dépasse pas les limites communales. Le préfet prend, quant à lui, la direction des opérations :

- + quand les capacités de réponse des communes sont dépassées
- + si l'ampleur de la pollution l'exige (polluant dangereux, sensibilité du littoral menacé, conséquences potentiellement très dommageables, etc.)
- + en cas d'inaction de l'autorité locale et après mise en demeure.

La décision de transfert de la direction des opérations relève de la seule appréciation du préfet. Le maire reste ainsi DOS tant que le préfet ne prend pas la main.

Si l'on applique ce principe aux pollutions maritimes, le préfet est censé devenir le DOS dès que la pollution touche au moins deux communes. Les événements récents montrent que le préfet apprécie la situation au cas par cas. La notion de capacité de réponse de la (ou des) commune(s) touchée(s) l'emporte sur la notion d'étendue de la zone polluée et le nombre de communes impliquées. Dans certains cas, les maires resteront donc DOS alors même que plusieurs communes sont polluées. C'est dans ce cas précis que la collaboration et la solidarité intercommunale prend tout son sens et toute son utilité.

Cependant, même si le préfet ne prend pas la direction des opérations et que chaque maire reste DOS sur son territoire, le préfet peut malgré tout coordonner certaines actions transversales, comme les négociations avec le pollueur, la communication, la demande de financement sur le fonds d'intervention POLMAR du ministère de l'Écologie ou le traitement des déchets.

Enfin, même quand le préfet est DOS, le maire n'en conserve pas moins des obligations. Il se subordonne aux ordres du préfet et met à sa disposition ses moyens humains et matériels.

### LE PLAN COMMUNAL DE SAUVEGARDE (PCS)

En application de la loi de modernisation de la sécurité civile du 13 août 2004, le décret du 13 septembre 2005 crée un plan de secours local, intitulé Plan Communal de Sauvegarde (PCS) pour permettre au maire de gérer efficacement les crises de sécurité civile lorsque celui-ci est Directeur des Opérations de Secours (DOS). À ce titre, le PCS de la commune doit être compatible et cohérent avec le dispositif ORSEC départemental.

Le présent plan de secours, aussi appelé plan Infra POLMAR, constitue ainsi le volet « Lutte contre la pollution maritime » du Plan Communal de Sauvegarde (PCS). À noter cependant que le Plan Communal de Sauvegarde n'est obligatoire que dans les communes dotées d'un Plan de Prévention des Risques Naturels (PPRN) approuvé ou comprises dans le champ d'application d'un Plan Particulier d'Intervention (PPI). Sa réalisation est, cependant, fortement préconisée dans les communes non soumises à obligation. Sa mise en oeuvre relève de chaque maire sur le territoire de sa commune.

Si la commune ne dispose pas d'un Plan Communal de Sauvegarde (PCS), le plan Infra POLMAR est conçu pour fonctionner de façon autonome. Dans le cas contraire, le volet « Lutte contre la pollution maritime » pourra s'intégrer dans le PCS de la commune. Le rôle de coordination dévolu à l'intercommunalité dans ce plan n'interfère aucunement sur une gestion communale d'autres types de crises (inondations par exemple). Il ne s'agit pas d'un plan intercommunal de sauvegarde. L'ensemble des volets « Lutte contre la pollution maritime » des PCS communaux constitue le dispositif Infra POLMAR intercommunal.

### LA RÉSERVE COMMUNALE DE SÉCURITÉ CIVILE

(cf. **fiche technique n°9**)

Instaurée par la loi de modernisation de la sécurité civile du 13 août 2004 et la circulaire du 12 août 2005, la réserve communale de sécurité civile constitue un outil de mobilisation civique au sein de la commune. Elle peut apporter son concours au maire notamment en cas de crise. La réserve est mobilisable dès lors qu'un événement excède les moyens habituels de la commune. Fondée sur le principe du bénévolat, la réserve communale de

sécurité civile est placée sous l'autorité du maire (articles L1424-8-1 à L1424-8-8 du CGCT). Elle est ouverte à toute personne ayant des capacités et des compétences correspondant aux missions dévolues à la réserve. Contrairement aux bénévoles, les réservistes bénéficient de formations régulières et sont nominativement intégrés au contrat d'assurance de la commune. Le risque d'engagement de responsabilité du maire est donc limité lorsque les réservistes participent aux opérations de lutte contre la pollution.

La création d'une réserve communale de sécurité civile nécessite d'être anticipée. Pour cela, il faut :

- + identifier les besoins et les risques auxquels la commune est exposée
- + déterminer les missions potentielles de la réserve
- + identifier les profils de poste susceptibles d'être intégrés à la réserve
- + recenser les personnes disposant de compétences utiles en cas de crise (marine nationale, chimiste, assureur, comptable, etc.)

Disposer d'une réserve de sécurité civile permet donc à la commune de bénéficier de moyens humains supplémentaires rapidement disponibles, immédiatement opérationnels et compétents pour gérer la pollution. De plus, une fois engagés dans les opérations de lutte, les réservistes sont assimilés au personnel communal et soumis, à ce titre, aux mêmes obligations que les agents (respect des décisions, etc.). La réserve communale de sécurité civile constitue donc une source de main-d'oeuvre particulièrement adaptée à ce type de crise, à condition que sa composition et son fonctionnement aient été prévus en amont.

### PRÉCAUTIONS À PRENDRE VIS-À-VIS DES BÉNÉVOLES

Une pollution maritime occasionne souvent l'afflux, parfois massif, de bénévoles. Leur participation aux opérations de lutte contre la pollution présente peu d'avantages et de nombreux inconvénients pour la commune.

L'emploi des bénévoles permet certes à la commune de disposer d'une main d'oeuvre importante pour un coût moindre. Cependant, toute personne qui décide d'aller nettoyer le littoral, même de son propre chef sans nécessairement en informer la commune, bénéficie du statut juridique très protecteur de « collaborateur occasionnel du service public » (régime de responsabilité sans faute de la collectivité), avec lequel le risque d'engagement de responsabilité du maire est important (cf. **fiche action n°17**). De plus, lorsque les bénévoles se présentent en mairie, et que la commune accepte leur participation, celle-ci doit alors les équiper, les former et prendre en charge leur restauration et leur hébergement.

Les bénévoles constituent donc une source de main-d'oeuvre potentielle peu adaptée aux besoins en cas de pollution maritime, contraignante et peu disciplinée la plupart du temps et à la durée d'engagement variable et souvent courte.

Par conséquent, la commune veille à limiter au maximum, voire si possible à interdire, l'afflux de bénévoles en cas de pollution, bien que cela soit toujours délicat. Pour ce faire, il est conseillé à la commune de communiquer dès les premières heures de la crise afin de montrer que la situation est maîtrisée et que les moyens disponibles au sein de la commune sont suffisants. Le maire peut également mentionner les risques liés à l'emploi de bénévoles afin de les dissuader de participer aux opérations de nettoyage (cf. **fiche technique n°13 & documents-type**).

Lorsque la situation l'exige, l'intervention des bénévoles peut être retenue avec la plus grande prudence. La commune privilégie alors le recours à des personnes encadrées par une association ou disponibles pour une durée minimum. Dans ce cas, il faut :

- + procéder aux démarches juridiques et administratives nécessaires pour que les bénévoles et la commune soient couverts en cas d'accident
- + organiser l'accueil des bénévoles
- + les équiper, les former et les encadrer

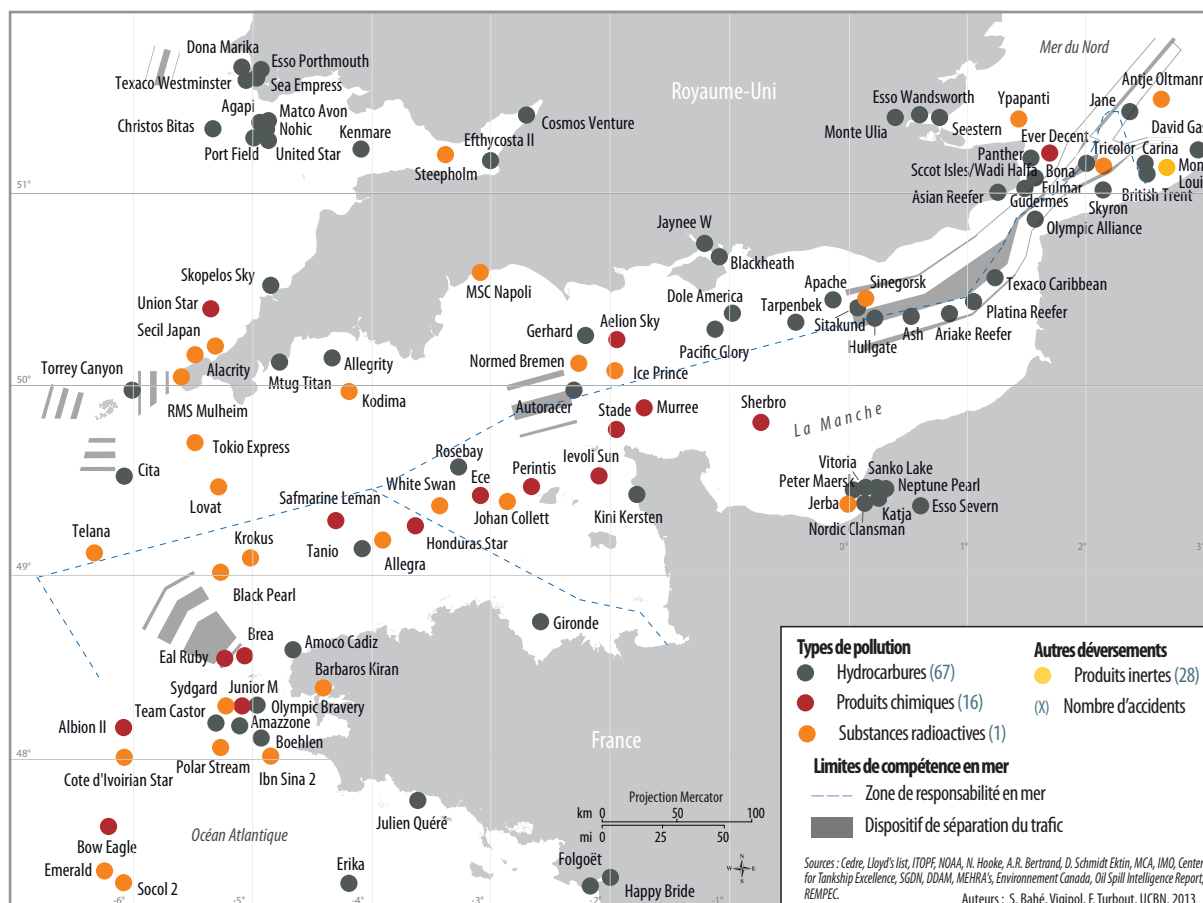
Cette prudence vis-à-vis de l'emploi de bénévoles vaut pour tout type de pollution, quelle que soit son ampleur. Le recours aux bénévoles est encore moins souhaitable pour les pollutions de moindre ampleur dont le maire a la charge.

## 2- LE RISQUE DE POLLUTION MARITIME

### UN TERRITOIRE SOUVENT POLLUÉ PAR LE PASSÉ

La carte des déversements accidentels survenus entre 1960 et 2009 (ci-dessous) montre qu'aucun secteur de la Manche n'est réellement épargné. La densité de pollutions est élevée sur l'ensemble de la zone. Certains secteurs concentrent, cependant, plus de pollutions que d'autres. C'est notamment le cas des DST (Dispositif de Séparation du Trafic) d'Ouessant, des Casquets et du Pas de Calais.

Cependant, toutes ces pollutions et autres déversements de matières inertes n'ont pas affecté le littoral ; certains ayant coulé, été dissouts ou récupérés en mer. C'est pourquoi des territoires ont été beaucoup plus touchés et, malgré eux, plus expérimentés que d'autres en matière de pollution (la Bretagne notamment). La récurrence des arrivages a engendré chez les habitants et élus de ces territoires une conscience plus grande du risque de pollution,





les incitant à se préparer (en se fédérant autour de Vigipol en Bretagne par exemple). Les côtes du Trégor sont de celles-là. Entre 1967 et 1980, soit en moins de quinze ans, trois marées noires majeures souillent ses côtes : le *Torrey Canyon*, l'*Amoco Cadiz* et le *Tanio*. Au-delà de ces catastrophes, les arrivages réguliers de polluants et autres déchets se poursuivent, plus ou moins heureux en fonction de la nature des produits déversés, parmi lesquels : le *Mary H* en décembre 1993 (détonateurs), le *Prestige* au printemps 2003 (hydrocarbures), le *MSC Napoli* en janvier 2007 (paquets de gâteaux & hydrocarbures) et le *Honduras Star* en décembre 2007 (ananas). Cette forte récurrence des arrivages s'explique principalement par les courants marins et la configuration des côtes de la région.

### UN RISQUE TOUJOURS PRÉSENT AUJOURD'HUI

Au-delà des pollutions, 373 accidents maritimes sérieux ont été recensés dans la Manche et ses abords entre 1960 et 2009. Certes, au vu des 430 navires qui entrent ou sortent chaque jour de ce bras de mer, le nombre total d'accidents recensés peut sembler peu élevé, mais avec une moyenne de sept accidents par an, le risque peut être considéré comme élevé d'une manière globale dans la Manche.

La répartition des événements de mer par cause montre qu'il existe des zones propices à certains accidents. La pointe de la Bretagne est propice aux avaries et désarrimage de cargaison en raison des conditions de navigation difficiles qui y règnent. Ces événements de mer se produisent tout au long de l'année même si les tempêtes d'automne, d'hiver ou de printemps constituent souvent un facteur aggravant qui va faire basculer l'incident en accident voire en pollution.

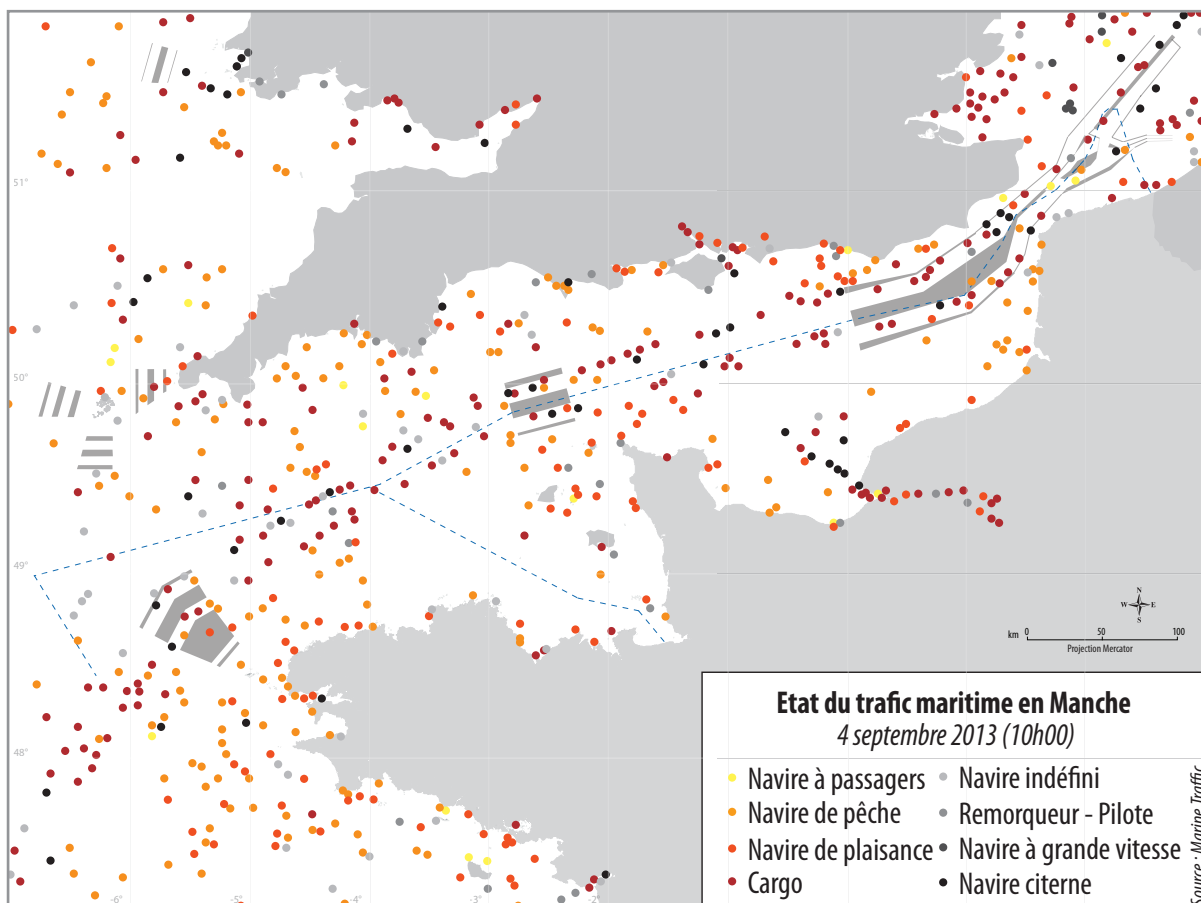
Ainsi, à titre d'exemple, le 7 décembre 2007, par très mauvaises conditions météo au large de la pointe bretonne, neuf navires vont connaître un incident sérieux en quelques heures, la plupart occasionnant des pertes de cargaison en mer : *Honduras Star* (9 conteneurs de fruits & légumes), *Krokus* (plusieurs camions), *Polar Stream* (6 conteneurs de fruits), *Gibraltar Golden Isle* (2 voiliers), *Phantom* (187 lots de planches de bois), *Stropus* (avarie sérieuse), *Normed Bremen* (1 homme à la mer + plusieurs cylindres en inox d'une dizaine de mètres de long), *Marie Delmas* (9 conteneurs de cacao) et l'*Emerald* (2 conteneurs de bananes). Cet exemple illustre à la fois la multiplicité des accidents qui peuvent survenir à proximité des côtes bretonnes au cours d'une seule tempête et la diversité des arrivages de déchets et polluants susceptibles d'arriver à la côte, parfois de façon concomitante.

Au fil des décennies, la fréquence des pollutions par hydrocarbures a sensiblement diminué grâce à la mise en place de mesures de prévention des accidents et de préparation à la lutte contre les

pollutions : mise en place des trois dispositifs de séparation du trafic (DST), surveillance du trafic maritime par les CROSS, création du Manche Plan, remorquage et procédures d'accueil des navires en difficulté, exercices communs franco-britanniques, etc. Cependant, le risque de pollution maritime demeure. Ainsi, les années 1980 ont vu l'apparition des pollutions par substances nocives ou potentiellement dangereuses (SNPD), et les années 1990 celle de déversements fréquents de produits inertes, tels que le bois ou la multitude de produits non dangereux divers et variés que les conteneurs peuvent transporter. Chaque type de pollution entraîne des contraintes de gestion différentes et nécessite une adaptation constante des autorités maritimes et terrestres. Les pollutions chimiques sont sans nul doute les plus préoccupantes pour les années à venir. En effet, un accident maritime, outre la sauvegarde de la vie des équipages, a tôt fait d'avoir des conséquences majeures pour la santé des populations riveraines, l'environnement et les activités économiques de l'ensemble de la zone. En conséquence, le risque de pollution maritime accidentelle ne diminue pas, il change de nature et se complexifie. Ainsi, les porte-conteneurs géants ont davantage d'hydrocarbures pour leur propulsion que de petits pétroliers. Le risque avec ce type de navires est donc de voir apparaître des pollutions multiples pour lesquelles, pour un même événement, plusieurs types de pollutions ou déversements seront à gérer concomitamment, renforçant ainsi la complexité des opérations.

La position géographique de la Manche en fait un passage obligé vers les grands ports de la mer du Nord, et donc l'un des principaux couloirs maritimes au monde, où circule près de 20 % du trafic maritime mondial. Cargos, porte-conteneurs, pétroliers, chimiquiers passent sans cesse au large de la Bretagne reliant les voies montantes et descendantes des trois dispositifs de séparation du trafic (DST) qui jalonnent la Manche pour canaliser le flux des navires et limiter le risque de collision. À ce trafic longitudinal très dense s'ajoutent, en 2011, 132 liaisons quotidiennes nord-sud, entre les ports français et britanniques. Au milieu de ces flux de fret et de passagers, 4 200 navires de pêche et des navires d'extraction de granulats sillonnent la zone, tout comme les nombreux plaisanciers qui y naviguent, accentuant encore la densité du trafic maritime (carte ci-après).

Non seulement de très nombreuses marchandises transitent en permanence au large des côtes bretonnes mais elles comportent une part significative de produits potentiellement dangereux. Le déversement d'hydrocarbures, qu'ils soient de cargaison ou de propulsion, est le plus souvent facilement reconnaissable, même si la texture ou la couleur du polluant peut varier. La pollution se voit et se sent. Les SNPD, en revanche, sont plus difficilement identifiables, d'autant plus qu'une multitude



de substances dangereuses sont transportées par voie maritime en vrac ou en colis (conteneur, conteneur-citerne, fût). En cas de déversement en mer ou à la côte, identifier le plus rapidement possible le ou les produit(s) en cause permet de prendre les mesures de protection appropriées.

## LES ENJEUX MENACÉS EN CAS D'ACCIDENT MARITIME

### Mise en danger de la vie humaine

En matière de sécurité maritime, la priorité demeure la sauvegarde de la vie humaine. Si l'on entend par là traditionnellement la sauvegarde de la vie en mer, la protection des populations littorales n'en est pas moins impérative. Au-delà des risques induits pour l'équipage du navire en cause, l'interaction avec d'autres navires peut se révéler très dangereuse. Qu'il s'agisse des équipages ou des passagers, le sauvetage en mer, a fortiori de personnes blessées, est toujours chose délicate. Or, dans une zone où le trafic maritime est aussi dense qu'en Manche, lorsqu'un navire est en difficulté, l'interaction avec les autres navires n'est jamais loin.

Les populations littorales ne sont pas épargnées par ces risques en cas :

- + d'émanations toxiques engendrées par un incendie à bord
- + d'explosion si le navire est à proximité du littoral ou plus encore dans un port (avec le risque d'un effet domino sur les installations portuaires)
- + d'arrivées de polluant dangereux sur le littoral (conteneur, fût ou vrac)

Le diagnostic établi par les autorités maritimes dans le cadre d'une procédure d'accueil d'un navire en difficulté prend certes en compte ces risques pour la population. Cependant, l'hypothèse d'un échouement du navire à la côte ou tout autre accident à proximité immédiate du littoral ne laissera pas toujours l'opportunité aux autorités maritimes d'éloigner le navire des côtes et, avec lui, les risques pour la population. C'est pourquoi les autorités terrestres doivent impérativement intégrer ces éventualités dans leurs plans de secours afin d'anticiper les mesures d'évacuation ou de confinement qui pourraient s'avérer nécessaires.

### Atteintes à l'environnement

Le littoral du Trégor, qui s'étend sur près de 84 km, est particulièrement riche au niveau écologique. Les conséquences d'une pollution maritime sur le milieu naturel varient en fonction de la nature du

polluant et de celle du littoral touché. Plus le littoral sera exposé à l'hydrodynamisme de la mer, plus il sera en mesure de s'autonettoyer et plus les techniques de nettoyage seront efficaces et aisées à mettre en oeuvre. Ainsi, d'une manière générale, les côtes rocheuses puis les plages sont moins vulnérables que les vasières et les marais. Les impacts sur la faune (oiseaux marins, poissons, invertébrés, crustacés, etc.) et la flore sont variés et peuvent se répercuter au travers de la chaîne alimentaire. La fragilisation d'une ou plusieurs espèces est donc à même d'entraîner un déséquilibre dans l'écosystème à plus ou moins long terme.

### Conséquences économiques

Au-delà des opérations de lutte contre la pollution, une pollution maritime peut perturber l'économie de toute une région. Or, de nombreuses activités se côtoient au quotidien sur le littoral du Trégor. En cas de pollution, l'ampleur des conséquences économiques se mesurera au degré d'interaction entre les activités terrestres et la mer ; les impacts pouvant être directs ou indirects. L'économie de la côte de granit rose est, en particulier, très dépendante de la qualité de son littoral, et donc très vulnérable aux atteintes à l'image du territoire que peuvent causer ces pollutions récurrentes.

## 3- PRINCIPES D'ORGANISATION & DE FONCTIONNEMENT SUR LE TERRITOIRE INTERCOMMUNAL

### ■ 3.1 Coordination à l'échelon intercommunal

L'échelon intercommunal s'avère être le plus adapté pour gérer les pollutions maritimes dont la gestion relève des communes. Tant que le préfet n'a pas pris la direction des opérations de secours, la coopération intercommunale permet en effet une synergie des moyens de l'ensemble des communes concernées. Cette solidarité intercommunale vise à gommer les inégalités d'une commune à l'autre en termes de longueur du linéaire côtier et de moyens disponibles.

La mise à disposition de moyens humains et matériels repose sur un principe de solidarité entre les communes et la communauté d'agglomération. Les communes adressent en priorité leurs demandes à la communauté d'agglomération, puis si besoin aux autres communes. Dans le cas de prêt de moyens entre communes, une convention est obligatoire pour couvrir les engagements de responsabilité du maire et simplifier les procédures financières ultérieures, les demandes d'indemnisation en particulier (cf. **fiche action n°13**).

Au-delà des capacités de mise à disposition de moyens entre collectivités, il peut s'avérer nécessaire de requérir des moyens supplémentaires. Si le Poste de Commandement Intercommunal (PCI) est activé, les coûts engendrés par les prestations de services, l'achat de matériels et le traitement des déchets hors ordures ménagères sont pris en charge par :

- + la communauté d'agglomération si le pollueur est identifié
- + délibération du conseil communautaire au cas par cas si le pollueur n'est pas identifié ou insolvable

Si le PCI n'est pas activé, ces coûts reviennent à la charge de la commune concernée, sauf décision expresse de la communauté d'agglomération.

### ■ 3.2 Un réseau de référents sur le territoire

Un référent élu et un référent technique sont désignés pour chaque collectivité. Dans la phase de préparation et de veille, ces référents participent à l'élaboration des plans Infra POLMAR et du dispositif intercommunal, aux formations et exercices de crise. En cas de pollution, ils assistent le maire et servent de relais privilégiés entre la commune, la communauté d'agglomération et Vigipol.

### ■ 3.3 Modalités de la prise de décision (cf. **fiche action n°10**)

Lorsqu'une seule commune est polluée, le maire est Directeur des Opérations de Secours (DOS). Il doit à ce titre mettre en oeuvre toutes les mesures nécessaires pour gérer cet événement. Il peut, s'il le souhaite, solliciter des moyens complémentaires auprès de la communauté d'agglomération et des communes voisines.

Lorsque plusieurs communes sont polluées, chaque maire reste, quoi qu'il arrive, DOS sur le territoire de sa commune tant que le préfet n'a pas pris la direction des opérations. Cependant, afin d'assurer la cohérence des mesures engagées et de mutualiser les moyens, un Poste de Commandement Intercommunal (PCI) est mis en place afin de coordonner les opérations. Les décisions sont alors prises de façon collégiale, après concertation des membres du PCI. Chaque maire reste cependant garant de leur mise en oeuvre sur le territoire de sa commune.

## FONCTIONS TRANSVERSALES ASSURÉES PAR LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION

Les communes ont confié à la communauté d'agglomération la charge de coordonner la préparation et la conduite de la lutte contre les pollutions maritimes à l'échelon intercommunal, au titre de sa compétence « Protection et mise en valeur de l'environnement et du cadre de vie » qui lui confère, entre autres, la mission de lutter contre les pollutions de toute nature.

En matière de préparation à la lutte, la communauté d'agglomération est ainsi chargée :

- + de coordonner avec Vigipol la rédaction des vœux « Lutte contre la pollution maritime » des PCS des communes littorales du territoire
  - + de collecter et compiler les informations nécessaires à la réalisation des annexes techniques (annuaire de crise et recensement des moyens) et de les mettre régulièrement à jour
  - + de réaliser la cartographie opérationnelle et de l'actualiser autant que de besoin
  - + de veiller à la formation et à l'entraînement à la lutte antipollution des personnels communaux et intercommunaux
  - + de coordonner l'actualisation des plans Infra POLMAR communaux autant que de besoin
- En cas de pollution maritime avérée sur plusieurs communes du territoire intercommunal, la communauté d'agglomération est en charge :
- + de convoquer la réunion de la cellule de crise (Poste de Commandement Intercommunal)
  - + de veiller à ce que toutes les actions requises pour gérer la pollution selon les attributions des communes soient engagées
  - + d'assurer les échanges avec les intercommunalités riveraines en cas de besoin
  - + de la communication institutionnelle et médiatique
  - + de coordonner la gestion des déchets
  - + de conserver la mémoire de la gestion de crise
  - + de procéder au retour d'expérience une fois la pollution achevée

### RÔLE DE VIGIPOL

Afin d'assister les collectivités littorales adhérentes dans la lutte contre une pollution maritime, Vigipol :

- + développe les outils opérationnels
- + accompagne les collectivités dans la phase de préparation
- + conseille les collectivités en cas de pollution
- + sert d'interface avec les autres acteurs

## 3.4 Information des autres acteurs (cf. fiche action n°2)

Les acteurs impliqués dans la gestion d'une pollution maritime peuvent être nombreux (collectivités locales, services de l'État, experts, activités potentiellement impactées, représentants du navire à l'origine de la pollution, etc.). Afin de s'assurer que les informations adéquates parviennent en temps et en heure aux bonnes personnes, il est nécessaire d'identifier les attributions de chacun et de veiller à leur information régulière.

Lorsqu'une pollution survient sur le littoral, quelles que soient la nature du polluant, son ampleur et son origine, trois acteurs doivent être alertés au plus vite, puis systématiquement tenus informés de l'évolution de la situation :

- + le référent technique de la commune
- + le référent technique intercommunal
- + la préfecture via son Service Interministériel des Affaires Civiles et Économiques de Défense et de Protection Civiles (SIACEDPC)

À ces trois acteurs pivots s'ajoute le SDIS si la pollution présente le moindre risque avéré ou potentiel pour les intervenants et/ou la population.

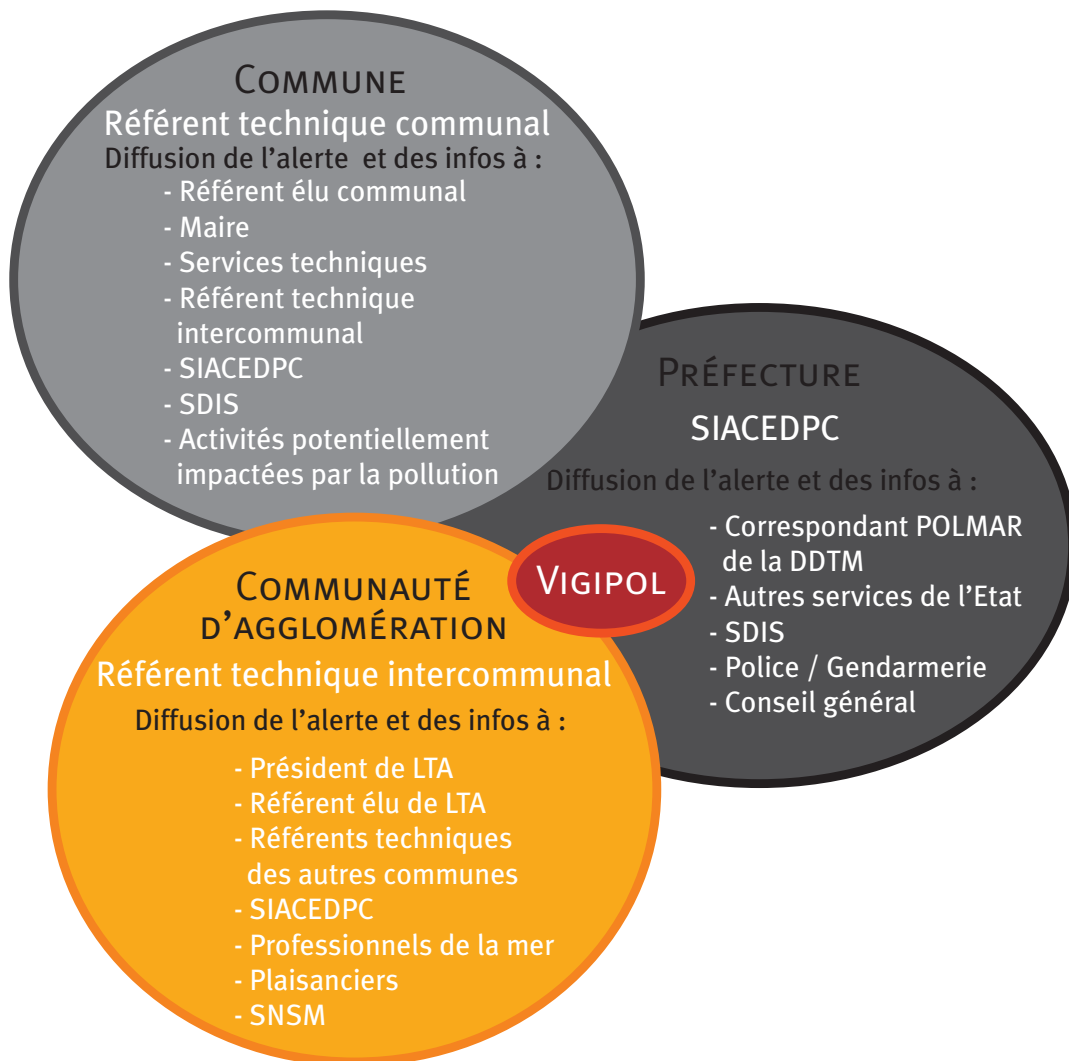
Une fois la pollution confirmée, le référent technique communal, le référent technique intercommunal et le SIACEDPC sont ensuite chargés de diffuser les informations, chacun au niveau qui les concerne (cf. figure ci-après), à une fréquence définie au cas par cas en fonction des spécificités de la crise en cours. Les échanges entre ces trois acteurs doivent donc être très étroits et réguliers tout au long de la gestion de la pollution. La mémoire de l'ensemble de ces échanges devra être conservée afin de pouvoir justifier ultérieurement les actions engagées.

## 3.5 Communication (cf. fiche action n°3)

La survenue d'une pollution maritime sur le littoral constitue toujours un sujet sensible. Anticiper la communication est donc essentiel. En effet, si la commune ne communique pas régulièrement, les journalistes iront chercher des informations auprès d'autres sources plus ou moins subjectives (badauds en particulier), au risque de donner une image déformée et/ou amplifiée de la pollution. La commune aura ensuite des difficultés à rétablir la réalité des faits. Communiquer les bonnes informations au bon moment est donc nécessaire et nécessaire d'être anticipé.

Chaque acteur est appelé à ne communiquer que sur les actions qui relèvent de sa compétence. Ainsi, si le maire est Directeur des Opérations de Secours (DOS), c'est à lui que revient de détailler les opérations de lutte conduites sur le territoire de sa commune et les enjeux de la pollution. Au





contraire, lorsque le préfet est DOS, il communique sur les mesures engagées par les services de l'État et la coordination des moyens. Le maire peut continuer d'évoquer les opérations qui restent à la charge de la commune. Mais maire et préfet veillent à la complémentarité de leurs messages.

Lorsque le maire est DOS, la commune veille donc à préparer et actualiser régulièrement un message clair, concis et précis sur la nature de la pollution, les consignes de sécurité et l'état des mesures engagées. Si plusieurs communes sont touchées et le Poste de Commandement Intercommunal ac-

tivé, une synthèse régulière commune à toutes les collectivités est rédigée en reprenant les éléments factuels et chiffrés relatifs à la gestion de l'événement. Baser leur communication sur des éléments factuels communs permettra de limiter le risque de distorsions ou d'ambiguïtés d'une commune à l'autre. La personne chargée de la communication à la communauté d'agglomération pourra apporter son concours autant que de besoin pour conseiller au mieux les élus sur les messages à faire passer et les vecteurs de communication à privilégier en fonction de la situation (site Internet, interviews, communiqué de presse, etc.).

## 4- ASPECTS JURIDIQUES ET FINANCIERS DE LA GESTION DE CRISE

Une pollution maritime entraîne nécessairement des incidences financières et juridiques pour la commune. Ces incidences seront plus ou moins importantes en fonction de l'ampleur de la pollution. Mieux la commune aura anticipé ces questions, mieux elle pourra minimiser les conséquences pour son territoire. Pour limiter l'impact financier et juridique de la gestion de la pollution et préserver au mieux ses intérêts, la commune engage certaines actions pendant la gestion de la pollution mais aussi en amont de celle-ci et après qu'elle ait cessé.

### 4.1 Avant la pollution

En amont de la crise, dans la phase de préparation, un certain nombre d'actions peuvent être conduites par la commune pour limiter les coûts inhérents à la gestion d'une pollution maritime et prévenir l'engagement de responsabilité du maire. Anticiper certaines procédures permettra de faciliter la gestion de crise le moment venu.

#### PRÉVENIR L'ENGAGEMENT DE RESPONSABILITÉ DU MAIRE

Dans le cadre de la gestion d'une pollution maritime, la responsabilité du maire peut être engagée pour de multiples raisons. C'est pourquoi il convient de respecter les dispositions légales et de procéder à certaines vérifications en amont de la crise afin de limiter ces risques d'engagement de responsabilité.

Le recours à des moyens extérieurs à la commune, qu'ils soient humains ou matériels, nécessite de signer au préalable une convention (mise à disposition) ou un contrat (prestation de service extérieur, contrat à durée déterminée) afin de définir les droits et obligations de chacun. De plus, la réglementation impose un certain formalisme (cf. **fiches techniques n°10, 11, 12 & documents types**). Pour la mise à disposition de moyens humains, la réglementation interdit, par exemple, expressément la mise à disposition à titre gratuit et impose une procédure précise :

- + saisine de la Commission Administrative Paritaire (CAP)
- + acceptation du/des agent(s) mis à disposition
- + signature de la convention
- + prise d'un arrêté de mise à disposition du/des agent(s)
- + prise d'un arrêté de réintégration.

La collectivité engage sa responsabilité en cas de non-respect des dispositions réglementaires existantes. L'ensemble des documents nécessaires pour mener à bien des formalités sont fournis par Vigipol dans les documents type.

La commune se doit également de vérifier si son/ses contrat(s) d'assurance la couvrent effectivement en cas de pollution, notamment dans le cadre de mise à disposition de moyens entre collectivités. La commune pourra en effet bénéficier des moyens humains et matériels d'autres collectivités ou faire bénéficier ces collectivités de ses propres moyens humains et matériels. Même si la collectivité qui bénéficie de la mise à disposition doit être assurée, il est indispensable pour la commune qui prête des moyens de se protéger également. En effet, en cas de problème, les répercussions pour la commune en termes financiers ou de responsabilité peuvent être importantes, notamment en cas de dommage corporel subi ou causé par un intervenant.

Le/les contrat(s) d'assurance de la commune doivent donc effectivement couvrir :

- + les dommages ou préjudices causés et/ou subis par les agents et matériels communaux lorsqu'ils interviennent en-dehors du territoire de la commune
- + les dommages ou préjudices causés et/ou subis par les agents et matériels extérieurs à la commune intervenant sur le territoire communal
- + les dommages ou préjudices causés et/ou subis par toute personne qui interviendrait dans le cadre des opérations de nettoyage sur le territoire communal avec ou sans l'accord de la collectivité (tels que contractuels, collaborateurs occasionnels, bénévoles, membres de la réserve communale de sécurité civile, etc.).



## LIMITER LES COÛTS FINANCIERS DE LA COMMUNE

En cas de pollution, la commune cherche à limiter au maximum ses dépenses. Ne pas engager les deniers publics vaudra toujours mieux que d'escompter une d'indemnisation, même satisfaisante. Pour ce faire, plusieurs solutions sont envisageables en fonction du cas de figure (cf. **fiches actions n°13 & 14**).

Si le pollueur est identifié, il faut engager, au plus tôt, des négociations avec celui-ci ou son représentant afin qu'il prenne en charge directement les dépenses de opérations de nettoyage. Si, après négociation, la prise en charge directe par le pollueur est seulement partielle ou impossible mais qu'une indemnisation ultérieure est envisageable, la commune privilégie le recours à des prestations de services extérieurs pour réaliser les opérations de nettoyage qui lui incombent. Elle disposera ainsi de factures lui permettant de justifier plus facilement sa demande d'indemnisation.

Si le pollueur n'est pas identifié ou insolvable, aucune indemnisation n'est envisageable. La commune opte alors pour les solutions les moins onéreuses c'est-à-dire l'emploi de ses propres moyens et, lorsque cela n'est pas suffisant, ceux de la communauté d'agglomération et des autres communes.

La commune anticipe également certaines actions afin de limiter les frais liés à la gestion de la pollution et de pouvoir justifier, le moment venu, les dépenses engagées.

### Les mises à dispositions

(cf. **fiches techniques n°10, 11 & documents types**)

Les prêts de moyens, humains ou matériels, entre collectivités doivent être formalisés par le biais d'une convention de mise à disposition. Ces conventions de mise à disposition de personnel peuvent être préparées en amont de la crise afin de faciliter leur mise en oeuvre le moment venu. Les collectivités peuvent ainsi définir conjointement :

- + les conditions de mise à disposition sur le territoire : conditions d'emploi, règles de préavis, gestion des congés, etc.
- + les modalités de rémunération des agents mis à disposition : complément de rémunération, indemnités supplémentaires, etc.
- + les modalités de remboursement de la rémunération de ces agents (traitement, charges sociales, etc.) puisque toute mise à disposition de personnel se fait obligatoirement à titre payant.

Pour la mise à disposition des moyens spécialisés du centre POLMAR de Brest, la convention peut être conclue par anticipation (cf. **document type**) afin, le moment venu, de disposer rapidement des matériels. Lorsque le maire est directeur des opérations de secours (DOS), cette mise à disposition

se fait à titre payant pour les communes sauf si le préfet en décide autrement.

### Les tarifs d'utilisation des moyens matériels

Pour le prêt de matériel, il est conseillé d'adopter une grille de tarifs d'utilisation pour chaque type de matériel que la mise à disposition soit à titre gratuit ou à titre payant. Cette grille tarifaire permet à la collectivité d'évaluer le montant de la dépense pour pouvoir l'intégrer par la suite dans sa demande d'indemnisation. Les tarifs peuvent être arrêtés :

- + au niveau communal
- + après concertation entre les collectivités, au niveau intercommunal pour garantir une meilleure cohérence des tarifs sur l'ensemble du territoire
- + pour toute utilisation de matériel
- + spécifiquement pour l'utilisation de matériels dans le cadre de la gestion d'une pollution maritime

Quelle que soit la solution retenue, les tarifs sont approuvés par délibération afin de faciliter la justification des montants présentés par la collectivité dans son dossier d'indemnisation et ainsi s'assurer d'une meilleure indemnisation.

### Les marchés à bons de commande

(cf. **fiche actions n°14**)

Si des moyens complémentaires sont nécessaires, la commune et/ou la communauté d'agglomération peuvent recourir à des prestataires extérieurs. Le risque en temps de crise est que les fournisseurs gonflent artificiellement leurs tarifs ou qu'ils ne soient pas en capacité de répondre rapidement à la demande. Pour éviter cela, bien que la réquisition soit toujours envisageable pour le maire, il est fortement conseillé d'anticiper l'achat de matériels et le recours à des prestations de service (main d'oeuvre spécialisée, etc.) au moyen de marchés publics.

La procédure la mieux adaptée est le marché à bons de commandes qui permet à la collectivité :

- + d'identifier des prestataires en amont de la crise
- + de maîtriser les tarifs
- + de disposer rapidement du matériel ou de la main d'oeuvre nécessaire le moment venu.

Une fois le marché conclu, il suffit à la collectivité d'émettre un bon de commande en fonction des besoins recensés sur son territoire. Il est préconisé de conclure les marchés à bons de commande au niveau intercommunal pour simplifier la gestion des besoins et l'affectation des moyens en cas de crise.

## FACILITER L'INDEMNISATION

Il est préconisé d'anticiper la phase d'indemnisation afin d'alléger la charge de travail générée par la constitution du dossier de demande d'indemnisation à l'issue de la crise. La commune peut notamment :

- + identifier la/les personne(s) compétente(s) au sein de la commune pour centraliser et compiler l'ensemble des pièces justificatives puis monter le dossier d'indemnisation (analyse des dépenses, synthèse financière, archivage, etc.).
- + réaliser un dossier de présentation de la commune (cf. **document type**). Cette présentation de la commune vise à démontrer l'impact d'une pollution sur le territoire et ainsi étayer la demande d'indemnisation de la commune. Ce dossier a donc pour but de :
  - présenter le territoire de la commune : géographie, démographie, économie, etc.
  - présenter les caractéristiques physique et écologique du territoire : description du littoral, des sites remarquables et/ou protégés sur la commune, etc.
  - présenter les activités et infrastructures en lien avec la mer
  - inclure des illustrations (carte, photo, etc.) ou tout document pouvant utilement compléter cette présentation.

### RÔLE DE VIGIPOL

Durant la phase de préparation, Vigipol apporte conseil et assistance aux collectivités concernant les démarches et modalités à accomplir en amont de la crise. Vigipol aide également les collectivités sur des questions juridiques spécifiques telles que la vérification d'assurance, la mise en oeuvre de mise à disposition, etc.

## 4.2 Pendant la pollution

Lorsqu'une pollution survient sur son littoral, la commune doit veiller à préserver ses intérêts tout au long de la phase de gestion de la crise (cf. **fiche action n°1**). Elle doit notamment s'assurer de pouvoir prouver la nature de la pollution et la pertinence des mesures engagées mais aussi rechercher des sources de financement complémentaires afin de l'aider à faire face à la pollution.

### PROUVER LA RÉALITÉ DE LA POLLUTION ET JUSTIFIER LES DÉPENSES ENGAGÉES

#### Le constat de pollution

La preuve de la pollution peut être apportée par le constat de pollution. Ce constat doit être effectué dès les premières arrivées de polluant à la côte afin de prouver la pollution, sa nature et de son

ampleur, et puis après chaque nouvel arrivage afin de prouver la récurrence de la pollution. Il peut être réalisé par :

- + le maire ou l'un de ses adjoints en tant qu'Officier de Police Judiciaire sur le territoire de la commune
- + les gendarmes
- + les agents assermentés comme les gardes du littoral
- + dans certains cas, par un huissier.

Le constat de pollution possède une valeur probante différente en fonction de son auteur. Ainsi, le constat du maire et des gendarmes fait foi jusqu'à preuve du contraire alors que celui de l'huissier fait foi jusqu'à inscription de faux.

Dans la plupart des cas, le procès-verbal de constat de pollution est dressé par le maire ou l'un de ses adjoints sur chaque zone de littoral pollué. Pour une plus grande sécurité juridique, ce constat peut être doublé par celui des gendarmes. Dans certains cas précis et uniquement ceux-ci, il est souhaitable de faire intervenir un huissier, notamment :

- + si pollueur ou son représentant l'exigent
- + pour procéder à l'inventaire des dommages et dégradations causés par la pollution et les opérations de lutte aux équipements et infrastructures de la commune (voirie, quais, enrochement, etc.)
- + pour réaliser un état zéro du littoral c'est-à-dire pour constater la propreté du littoral de la commune avant l'arrivée de la pollution. Même si le maire ou l'un de ses adjoints peut réaliser cet état zéro, il est préférable de faire appel à un huissier car son constat sera moins contestable en cas de litige.

Dans tous les cas, le constat doit être le plus détaillé possible (lieu, date, heure, description du site, de l'ampleur de la pollution, de la nature du polluant, etc.) et étayé d'éléments visuels (cartographie, photos horodatées). Une trame de constat est proposée par Vigipol (cf. **document type**) afin d'harmoniser les informations recueillies et de faciliter leur traitement au sein du territoire intercommunal.

Le constat de pollution peut également être assorti de prélèvements de polluant (cf. **fiche technique n°3 & document type**). Ces prélèvements sont effectués, à la demande du maire, par les gendarmes ou tout agent assermenté et, si possible, formé à ce type de procédure. L'analyse de ces prélèvements doit permettre d'identifier les caractéristiques du polluant et de déterminer son origine afin de le relier au responsable de la pollution pour l'inciter à appliquer le principe « pollueur-payeur ».

#### Les autres types de preuve

Tout élément étant susceptible de valoir comme preuve, les mesures et les frais engagés par la commune pour gérer la pollution peuvent être prouvés par tous moyens. Il faut donc conserver l'ensemble des documents relatifs à la gestion de la crise :



- + la main courante qui recense, tout au long de la gestion de la crise, les informations, décisions et actions engagées par la commune (cf. **fiche action n°11**)
- + les documents annexés à la main courante (fiches de reconnaissance, constat de pollution, fiches de suivi de chantier, points de situation, relevés de décisions, arrêtés municipaux, etc.)
- + les justificatifs de dépenses (bons de commande, conventions, facture, bulletins de paie, contrats de travail, etc.).

Tous ces documents sont essentiels pour l'indemnisation de la commune. C'est pourquoi la commune organise de façon rigoureuse leur compilation et leur archivage et en conserve précieusement une copie au sein de ses archives. En effet, la procédure d'indemnisation pouvant durer dans le temps, la commune peut être amenée à produire ses justificatifs plusieurs années après la pollution. Le soin apporté à la constitution du dossier d'indemnisation, à la compilation des documents relatifs à la gestion de la pollution et à l'archivage des éléments de preuve seront alors fortement appréciés.

### DÉPOSER PLAINTE

Lorsque la commune est victime d'une pollution maritime, elle peut déposer plainte et se constituer partie civile auprès des services de police, de gendarmerie ou auprès du procureur de la République du tribunal territorialement compétent. Pour ce faire, la commune dispose d'un délai de trois ans à compter de l'arrivée des premières traces de pollution sur son territoire.

Il est conseillé d'agir le plus rapidement possible car le dépôt de plainte entraîne l'ouverture d'une enquête judiciaire qui doit permettre de déterminer les circonstances de la pollution et d'en rechercher les auteurs. Cette enquête peut donc être utile lorsque le pollueur n'a pas encore été identifié. En effet, une fois ce dernier identifié, il est possible d'engager des négociations avec lui pour obtenir la prise en charge directe des opérations de dépollution. Le dépôt de plainte donne également la possibilité à la commune d'engager ultérieurement une action en justice à l'encontre du pollueur en vue de le faire condamner et d'obtenir le versement de dommages et intérêts au titre du préjudice subi.

### LIMITER LES COÛTS FINANCIERS POUR LA COMMUNE

#### Rechercher l'implication du pollueur

L'indemnisation que la commune est susceptible de percevoir à l'issue de la pollution est souvent partielle et intervient tardivement. C'est pourquoi, il est essentiel de rechercher l'implication du pollueur au plus tôt, dès l'arrivée des premières traces de pollution, pour qu'il prenne en charge directement les frais de dépollution. Pour ce faire, la commune contacte Vigipol qui prend attache auprès des services de l'État afin d'identifier l'origine de

la pollution et d'engager des négociations avec le pollueur ou son représentant.

### Trouver des financements complémentaires (cf. **fiches actions n°13 & 14**)

Lorsque le pollueur n'est pas identifié ou pas solvable, la commune peut avoir recours à des financements extérieurs à la commune. Ainsi, le ministère de l'Écologie dispose d'une ligne budgétaire dédiée au financement des opérations de lutte contre la pollution maritime (anciennement appelé « Fonds POLMAR »). La commune peut donc solliciter ce fonds pour financer « toute mesure de prévention ou de lutte contre les pollutions marines accidentelles dont l'ampleur nécessite l'ouverture de moyens financiers particuliers » (Instruction du 4 mars 2002 relative au fonds d'intervention contre les pollutions marines accidentelles).

Cependant, seules certaines dépenses sont éligibles à ce fonds :

- + les rémunérations des personnels spécialement recrutés pour le nettoyage
- + les heures supplémentaires des personnels permanents des collectivités
- + les frais de réquisition
- + les commandes de services et de travaux à des entreprises
- + etc.

Pour accéder à ce fonds, la commune doit adresser une demande expresse et préalable au préfet de département qui la transmet au ministère de l'Écologie. La commune attend ensuite l'autorisation du préfet avant d'engager la dépense sans quoi celle-ci ne sera pas prise en charge. En effet, il s'agit d'un fonds de financement de la gestion de crise et non d'un fonds d'indemnisation post-crise.

### RÔLE DE VIGIPOL

Durant la phase de gestion de la pollution, Vigipol apporte conseil et assistance aux collectivités sur des points juridiques et financiers : réalisation d'un constat, identification des modes de preuve, dépôt de plainte, etc. Dès qu'une collectivité s'interroge sur un point particulier au niveau juridique ou administratif, il est préférable de contacter Vigipol qui lui apportera les explications nécessaires.

Vigipol peut également jouer un rôle d'interface entre les collectivités et les services de l'État mais aussi entre les collectivités et le pollueur identifié. Vigipol peut ainsi, à la demande des collectivités, engager des négociations avec le pollueur pour obtenir la prise en charge des dépenses de dépollution ou l'indemnisation des dépenses déjà engagées. Vigipol peut également, au nom des collectivités, solliciter les services de l'État pour obtenir le déblocage de fonds complémentaires (ex-fonds POLMAR) lorsque les moyens des collectivités ne sont pas suffisants ou que la situation le justifie.

## 4.3 Après la pollution

Une fois les opérations de nettoyage achevées et le risque de nouvelles arrivées de polluant écarté, la commune va chercher à obtenir réparation du préjudice qu'elle a subi du fait de la pollution. Pour ce faire, elle peut constituer un dossier d'indemnisation et/ou engager une procédure d'indemnisation amiable ou judiciaire.

### MONTER UN DOSSIER DE DEMANDE D'INDEMNISATION (cf. fiche action n°19 & document type)

La commune et ou la communauté d'agglomération doit apporter le plus grand soin à la réalisation de son dossier de demande d'indemnisation afin de s'assurer du meilleur remboursement possible de ses dépenses.

Chaque dépense doit :

- + avoir été effectivement supportée par la commune
- + être en lien direct avec la gestion de la pollution
- + être dûment justifiée.

En cas de doute ou d'absence de justificatif, il est conseillé de ne pas inclure la dépense dans la demande. En respectant ces règles, la commune réduit le risque de rejet de sa demande, les délais de traitement et s'assure d'un meilleur taux de remboursement.

La demande d'indemnisation de la collectivité doit présenter de manière exhaustive les mesures et dépenses engagées pour gérer la pollution. Cette tâche fastidieuse peut être facilitée si les pièces justificatives ont été soigneusement compilées et classées tout au long de la crise (main courante, justificatifs de dépenses, etc.) et si des synthèses financières régulières ont été réalisées. Avant de commencer, la commune vérifie qu'elle dispose effectivement de toutes les pièces nécessaires à la réalisation de son dossier et procède au classement par catégorie de ses dépenses afin de disposer d'une première évaluation financière. Une fois ces vérifications effectuées, la commune commence le montage de son dossier de demande d'indemnisation en utilisant le formulaire fourni par le pollueur ou par Vigipol (cf. document type). Le dossier de présentation de la commune, préalablement constitué, est joint à la demande d'indemnisation afin d'étayer le préjudice invoqué par la commune.

Une fois le dossier achevé, la collectivité le transmet à qui de droit (le pollueur ou son représentant, le Fipol, les autorités judiciaires, autre). En parallèle, la commune conserve soigneusement une copie complète de ce dossier dans ses archives. En effet, la procédure d'indemnisation ou l'action en justice pouvant durer longtemps, la collectivité doit être en mesure de fournir une copie de son dossier et des justificatifs même après plusieurs années.

### L'INDEMNISATION AMIABLE

Lorsque cela est possible, la commune doit privilégier l'indemnisation amiable (Fipol ou négociation avec le pollueur lorsqu'il est identifié).

#### Les négociations avec le pollueur

Lorsque le pollueur est identifié mais qu'il n'a pas pris en charge les opérations de dépollution, les négociations portent sur la détermination des dépenses indemnifiables, des modes d'évaluation (tarifs, etc.) et des modalités de remboursement des collectivités. La commune réalise ensuite son dossier de demande d'indemnisation sur la base des modalités ainsi définies, puis le transmet au pollueur ou à son représentant.

La demande d'indemnisation de la commune peut être acceptée si le propriétaire ou son représentant l'estime justifiée, refusée, ou faire l'objet d'une nouvelle négociation si elle n'est pas totalement justifiée. Si la procédure amiable n'aboutit pas, la commune peut engager une action judiciaire pour régler le différend.



### Le système CLC/Fipol

Il est possible d'engager une procédure d'indemnisation amiable devant les Fipol (Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures) lorsque les dommages résultent d'un déversement accidentel d'hydrocarbures de cargaison c'est-à-dire provenant d'un pétrolier. Toute personne ayant subi un dommage du fait de cette pollution ou ayant engagé des frais de dépollution peut ainsi déposer une demande d'indemnisation devant le Fipol.

Toutefois, seules certaines catégories de dépenses sont éligibles au fonds (dommages aux biens, frais de nettoyage et coûts de remise en état de l'environnement, notamment) à condition que les frais soient raisonnables et proportionnés au regard de la situation. De plus, le demandeur doit obligatoirement apporter la preuve du lien de causalité entre la pollution et les préjudices invoqués.

La demande d'indemnisation de la victime est ensuite examinée et évaluée par les experts du Fipol qui peuvent proposer un règlement amiable ou rejeter la demande s'ils l'estiment infondée. En cas de rejet de la demande, le demandeur peut alors engager une action judiciaire. En cas d'acceptation de la demande, le demandeur s'engage à renoncer à toute action ultérieure au titre de la pollution concernée.

**NB :** Ces fonds interviennent à titre complémentaire lorsque le propriétaire du navire est dégagé de toute responsabilité dans la pollution ou lorsque le montant à payer par le propriétaire et son assureur ne couvre pas la totalité des dommages.

		DTS (Droit de Tirage Spécial)	Équivalent en euros
Propriétaire du navire	Navire ayant une jauge égale ou inférieure à 5 000 tonneaux	4,5 millions	5,1 millions
	Navire ayant une jauge comprise entre 5 000 et 140 000 tonneaux	4,5 millions + 631 DTS par tonneau supplémentaire	5,1 millions + 715 DTS par tonneau supplémentaire
	Navire ayant une jauge supérieure à 140 000 tonneaux	89,8 millions	101,8 millions
Fonds de 1992	Montant maximal (y compris la part du propriétaire du navire)	203 millions	230 millions
Fonds complémentaire	Montant maximal (y compris le montant payé par le fonds de 1992)	750 millions	850 millions

Montants d'indemnisation des fonds Fipol au 19 novembre 2013

## L'INDEMNISATION JUDICIAIRE

Au contraire de l'indemnisation amiable qui ne porte que sur le remboursement des dépenses induites par la pollution, la voie judiciaire permet également de rechercher la responsabilité tant pénale que civile de la ou des personnes à l'origine de la pollution. Pour engager une procédure devant les juridictions judiciaires, la commune doit :

- + porter plainte auprès des services de police ou de gendarmerie ou du tribunal territorialement compétent
- + accompagner sa plainte d'une constitution de partie civile contre le pollueur lorsqu'il est identifié ou contre X lorsque l'origine de la pollution est inconnue. Dans ce cas, les chances pour la commune d'obtenir réparation de son préjudice sont quasiment nulles.

En introduisant une action en justice, la commune s'engage dans une procédure longue et coûteuse en raison notamment des frais d'avocat que cela nécessite. De plus, l'issue d'une telle procédure est très aléatoire car il n'y a aucune certitude que les responsabilités soient établies et que la demande d'indemnisation de la commune soit acceptée par le juge.

## 5- ENTRETIEN DU DISPOSITIF

### ACCÈS AU PLAN INFRA POLMAR

Un exemplaire du plan Infra POLMAR est remis à chaque commune littorale ainsi qu'à la communauté d'agglomération le jour de sa validation, en format papier et en format numérique sur CD-rom. La version numérique permet ensuite à chaque collectivité de pouvoir dupliquer le nombre de copies du plan qui lui semble nécessaire et d'utiliser directement les fichiers des documents-types préétablis sans avoir besoin de les retaper.

Vigipol met également à disposition des collectivités de la communauté d'agglomération un espace réservé sur son site Internet (Extranet) sur lequel est stockée la dernière version du plan Infra POLMAR. Les collectivités peuvent donc avoir accès à cet espace en permanence, les assurant de consulter de façon certaine la version actualisée du plan. Pour ce faire :

- + Aller sur le site de Vigipol : [www.vigipol.com](http://www.vigipol.com)
- + Cliquer sur l'onglet « Extranet »
- + Une boîte de dialogue s'ouvre : inscrire « IP\_LTA » comme identifiant et « vigipol » comme mot de passe

## RÔLE DE VIGIPOL

Dans la phase de retour à la normale, Vigipol apporte conseil et assistance aux collectivités pour la réalisation de leur dossier d'indemnisation. Vigipol propose notamment de procéder à la vérification du dossier des collectivités avant de le transmettre à qui de droit. Cette vérification permet de garantir la cohérence des dossiers relatifs à une même pollution afin d'améliorer les possibilités d'indemnisation des collectivités.

Dans la phase d'indemnisation, Vigipol peut représenter les collectivités :

- + auprès du pollueur dans le cadre des négociations visant à rechercher un accord amiable
- + devant les autorités judiciaires lorsque que l'indemnisation amiable n'aboutit pas et qu'une action en justice est engagée.

Une des missions dévolues à Vigipol est la défense des intérêts de ses adhérents en cas de pollution maritime. Dans ce cadre, Vigipol peut, en cas de pollution, introduire une action en justice au nom des collectivités et s'adjoindre les services d'un avocat pour assurer la défense de leurs intérêts. Les communes n'ont ainsi pas à engager de frais d'avocat et sont défendues par l'avocat de Vigipol.

Ce plan de secours est consultable par le public sur demande, à l'exception de l'annuaire de crise qui contient les numéros personnels de nombreux acteurs. Aussi les personnes en charge de sa gestion veillent-elles à ne pas divulguer à des tiers des informations à caractère personnel.

### MISE À JOUR ANNUELLE DE L'ANNUAIRE DE CRISE & DU RECENSEMENT DES MOYENS

Afin de garantir une bonne réactivité du dispositif, il est conseillé de mettre à jour annuellement l'annuaire de crise et le recensement des moyens potentiellement mobilisables en cas de pollution maritime.

Cette mise à jour annuelle est coordonnée par le Référent Technique Intercommunal. Il demande aux communes concernées de vérifier l'exactitude de leurs données (coordonnées et moyens) puis centralise les réponses et les intègre dans l'annuaire de crise et le recensement des moyens.

Une fois cette mise à jour achevée, le Référent Technique Intercommunal adresse une version numérique des documents actualisés à l'ensemble des communes concernées. Chaque collectivité se charge ensuite d'imprimer ces documents et de les mettre dans le classeur Infra POLMAR, en lieu et place de la version précédente.



