

Le tribunal et la mer

William Desbourdes – Ophélie Thielen

Monsieur le président,

Mesdames et Messieurs les membres du tribunal,

Mesdames et Messieurs,

2024 sera, en France, l'année de la mer et des océans.

Cette mise à l'honneur, dont le point d'orgue sera l'accueil, à Nice, de la Conférence des Nations Unies sur les océans, vise à sensibiliser les Français aux enjeux de la protection des océans et de la biodiversité qu'ils abritent, ainsi qu'à la nécessité d'une exploitation mesurée de ses ressources.

La Bretagne n'aura bien évidemment attendu ni cette année, ni cette mise à l'honneur, pour faire, de la mer et de l'océan qui la bordent, son centre structurant : il suffit de regarder une carte pour constater que l'ensemble des voies principales de circulation, routières et ferroviaires, desservent le littoral, sur lequel se situent toutes les principales agglomérations, à l'exception, bien évidemment, de Rennes, et sur lequel se concentrent pôles de développement économique et sites touristiques. L'essentiel de ses sites inscrits et protégés s'y trouvent également.

La Bretagne est entièrement tournée vers la mer, et la mer, son exploitation et sa préservation, qui structurent ou influent, directement ou indirectement, son développement et nombre des activités qui y existent, constituent une part non négligeable de l'activité de l'administration, tout particulièrement des services de l'État.

Il n'est dès lors pas étonnant que la mer irrigue tout un pan de l'activité du tribunal administratif de Rennes.

Si nous n'avions pas craint de vous faire sombrer, nous aurions inclus, dans ce déjà si vaste sujet, une brève présentation du corpus juridique particulier, contraignant, et structurant l'urbanisation des territoires littoraux.

Mais vous parler des dossiers les plus représentatifs dont le tribunal a eu récemment à connaître, dans lesquels, soit la mer et le domaine qu'il constitue ont été le lieu, soit ses ressources et les enjeux de leur préservation ont été l'enjeu du litige, nous a paru amplement suffisant.

Nous ne vous parlerons donc pas de la commune de Plouvien qui, pour échapper à la loi littoral, a préféré céder à une commune voisine toute la partie de son territoire qui se trouvait contre l'aber Benoît, notamment dans le but d'autoriser un projet éolien qui avait été interdit par le tribunal.

Nous n'évoquerons pas davantage tous ces dossiers relatifs à l'implantation d'antennes relais, que le tribunal a qualifiées de construction au sens de la loi littoral, quand presque tous les tribunaux administratifs saisis de la question retenaient la position inverse, et à qui le CE a donné raison, dans le cadre d'une demande d'avis contentieux.

Aucune place non plus, dans notre présentation, pour les très nombreux dossiers dont le tribunal connaît régulièrement, concernant les plans de prévention des risques, littoraux et de submersion marine, qui ont pour objet de définir les interdictions et prescriptions adaptées, de construction et de constructibilité notamment, en fonction des aléas identifiés, « submersion marine » et « retrait du trait de côte », actuels et à échéance centennale, et qui sont systématiquement contestés par les propriétaires de terrains, qui avaient le privilège de disposer d'une proximité immédiate avec le rivage, mais dont le terrain devient inconstructible ou quasi inconstructible.

Nous n'évoquerons pas non plus les 10 jugements que le tribunal a rendus en septembre 2023, concernant l'arrêté du préfet du Morbihan modifiant le tracé de la servitude de passage longitudinale sur la commune de Belz, contesté par autant de propriétaires de terrains riverains de la limite du domaine public maritime, mécontents des modalités selon lesquelles ils sont assujettis à l'obligation légale de laisser ouvert un passage sur leurs propriétés, pour la circulation et la promenade des piétons.

Vous l'aurez compris, nous évoquerons donc, tous deux, à ce pupitre, l'activité du tribunal à raison des litiges qui prennent naissance de faits survenus en mer, en privilégiant pour exemples, sauf exception, ceux que le tribunal a eu à traiter au cours des deux dernières années.

Quittons donc le littoral pour la mer. Je commencerai cependant, pour compléter cette introduction par la négative de notre sujet, en partant du postulat que le sujet de la mer recouvre d'abord ce que le tribunal qualifiera le plus souvent de domaine public maritime. Si, bien évidemment, la mer ne recouvre pas que le seul domaine public maritime puisqu'elle ne s'arrête pas à la frontière juridique des 12 milles marins, en tout cas, s'il convient d'aller en mer, il faut d'abord y accéder par ce domaine public. Ce faisant, le tribunal est lui-même compétent pour délimiter notre sujet puisqu'il connaît de tous les contentieux relatifs à la délimitation du domaine public.

Est en cause, vous le savez, le pouvoir de la mer d'exproprier pour le compte de l'État, sans autre procédure que celle de l'accomplissement naturel du phénomène des marées, hors perturbations météorologiques exceptionnelles.

C'est ainsi que pour délimiter ledit domaine, les services de l'État, sous le contrôle du tribunal, ont recours à un ensemble documentaire aussi varié qu'étendu, comprenant à la fois des ressources techniques comme le très moderne système de télédétection par radar, dit « LiDAR », ou des ressources historiques issues des archives, comprenant notamment le cadastre napoléonien mais aussi, le cas échéant, des titres de propriété issus des ventes de biens nationaux ou antérieurs à l'édit de Moulins de 1566.

Témoigne notamment de l'utilisation combinée de ces deux premières ressources scientifiques et cartographiques, un jugement du tribunal du 22 novembre 2021 par lequel a été validée une délimitation du domaine public maritime effectuée par le préfet du Morbihan, au droit d'une propriété privée située sur le territoire de la commune de La Trinité-sur-Mer.

Dans le même ordre d'idée, le tribunal connaît également, de manière moins fréquente, des déclassements du domaine public maritime artificiel, en atteste un jugement du 14 novembre 2022, concernant l'ancienne maison du gardien du phare de Roscoff.

Le domaine ainsi délimité, la mer fait partie des choses qui, selon le code civil (art. 714), n'appartiennent à personne et dont l'usage est commun à tous, à l'image du domaine public maritime qui est lui-même affecté à l'usage de tous. Il en résulte une liberté d'utilisation qui, au principal, consiste essentiellement en la liberté d'y aller et venir, y stationner constituant, au contraire, une appropriation privative contraire au principe. Si l'administration connaît donc naturellement des infractions commises contre l'usage de tous, j'y reviendrai, elle connaît toutefois également, fort logiquement, de la réglementation de la liberté d'en faire usage.

À ce titre, le tribunal connaît naturellement des réglementations de police administrative qui régissent et, ce faisant, limitent, la liberté de la circulation sur le domaine public maritime.

À deux reprises, ce sont des arrêtés de police du préfet maritime de l'Atlantique réglementant la circulation en mer qui ont pu justifier la compétence du tribunal administratif de Rennes, alors que le véritable contentieux s'était noué sur un autre sujet relevant de la compétence d'une autre juridiction.

Ainsi, d'une part, bien que le Conseil d'État soit en principe seul compétent en la matière, le juge des référés du tribunal a eu à connaître du projet de parc éolien en mer implanté dans la baie de Saint-Brieuc à l'occasion d'un recours formé par le comité départemental des pêches maritimes et des élevages marins des Côtes-d'Armor. Ce dernier reprochait au préfet maritime – dont un arrêté encadrerait la navigation dans la zone, le temps des travaux, pour assurer la sécurité des différents usagers du domaine public maritime – de ne pas avoir interdit la circulation d'un navire en particulier, qui avait accidentellement déversé en mer des substances potentiellement polluantes.

D'autre part, à l'été 2022, le tribunal a été saisi de l'arrêté de police du préfet maritime de l'Atlantique réglementant la circulation en mer au large de Saint-Malo pour le départ de la 12^e édition de la Route du Rhum. Il s'agissait principalement d'un litige de droit privé ayant trait à l'étendue et aux modalités d'exercice du droit d'exploitation d'une manifestation sportive dont l'organisateur est le propriétaire en vertu du code du sport.

Cependant, irrévocablement débouté par la juridiction civile de ses prétentions à tirer gratuitement profit de l'événement que constitue le départ de la course, un armateur de navires à passagers, ne s'avouant pas vaincu, a redirigé ses prétentions contre l'arrêté de police du préfet maritime.

Par son ordonnance du 8 août 2022, le juge des référés du tribunal a cependant considéré qu'en subordonnant l'attribution des pavillons officiels au paiement d'un droit d'accès à la zone réservée aux navires professionnels à passagers, l'organisateur de la manifestation sportive ne faisait là, que se saisir du droit d'exploitation de sa manifestation sportive et n'usurpait donc pas les pouvoirs de police administrative que n'aurait pu légalement lui déléguer l'autorité préfectorale.

Cet espace de circulation, ainsi réglementé par l'autorité administrative compétente de l'État, est un lieu privilégié pour le transport des personnes et des marchandises, matière qui fait, par essence également, l'objet d'un contrôle de l'administration à plusieurs égards.

Au titre du transport des marchandises, c'est à raison de la personne propriétaire du navire concerné que le tribunal a été, de manière assez inédite, saisi d'une question préjudicielle par le juge des référés du tribunal judiciaire de Saint-Malo, concernant la légalité de deux procès-verbaux dressés par les inspecteurs des douanes aux fins d'ordonner le gel du porte-conteneurs « Vladimir Latyshev » dans le cadre de la mise en œuvre du règlement européen prévoyant des sanctions à l'égard d'une liste de personnalités de nationalité russe.

Le jugement du tribunal du 22 mai 2022 constitue pour le moins un rappel presque exhaustif de son office pour répondre à une question préjudicielle de même qu'un rappel des limites de l'étendue de sa propre compétence pour connaître desdits procès-verbaux.

Au titre du transport des personnes, c'est à raison de l'insuffisante disponibilité des postes à quai sur le port de l'Arcouest à Ploubazlanec et sur le Port-Clos à Bréhat, pour satisfaire à la fois le délégataire de la mission de service public, en charge de la liaison maritimes entre ces deux ports, et un prestataire privé concurrent, que le tribunal a dû, à l'occasion de plusieurs litiges, nager entre deux eaux, pour concilier respect des exigences liées à l'exécution du service public délégué et garantie de la liberté d'entreprendre et de la liberté du commerce et de l'industrie.

Le transport des personnes et des marchandises a également été l'occasion pour le tribunal de s'intéresser au personnel navigant.

Il a notamment connu du concours spécial de recrutement d'un pilote maritime, d'une habilitation accordée à un tel pilote et de l'attribution des fonctions de chef de la station de pilotage de Lorient à l'occasion de trois ordonnances de référé des 21 octobre 2020, 20 avril et 11 octobre 2021 et de trois jugements correspondants des 9 février et 15 septembre 2023.

Le tribunal a également connu d'un litige peu commun en matière de réception par les services préfectoraux des déclarations d'activité prévues par le code des transports, pour le contrôle par les autorités nationales du respect des conditions sociales du pays d'accueil s'agissant des « gens de mer », à l'occasion d'un jugement du 7 février 2022.

C'est enfin de manière plus détournée, dans le cadre du contentieux des autorisations de licenciement des salariés protégés, que le tribunal a eu à connaître de l'accident du Breizh Nevez 1, navire de transport à passager de la ligne Lorient – Groix, survenu contre les enrochements de la citadelle de Port Louis, le matin du 19 février 2019.

Exemplaire durant l'ensemble des opérations d'évacuation, l'accident n'ayant d'ailleurs fait aucune victime, le capitaine du bateau, élu délégué du personnel, avait toutefois été mis en cause par sa compagnie pour la conduite du navire jusqu'au talonnement, sur fond de conflits de personnalité entre ce dernier et son équipage.

Si, par le jugement du 11 octobre 2021, le tribunal a cru identifier un courant traversier méconnu du capitaine lors de sa traversée, ce qui l'a porté, par sa faute, dans la brume, contre les enrochements de la citadelle, tel n'a pas été l'avis de la cour administrative d'appel de Nantes, qui, par son arrêt du 15 novembre 2022, a plutôt vu là une simple claque de marée, dont la correction incombait au timonier.

Divers autres accidents liés à des aléas météorologiques peuvent être également portés à la connaissance du tribunal. Ainsi, notamment par un jugement du 2 mai 2023, le tribunal a condamné la chambre de commerce et d'industrie des Côtes-d'Armor à indemniser les propriétaires d'un bateau des dommages qui lui avaient été causés dans le cadre d'une collision en chaîne survenue à l'occasion de forts coups de vents dans la nuit du 27 au 28 mars 2016 dans le port de pêche de Saint-Quay-Portrieux. Sa responsabilité a été retenue pour moitié dès lors que cette autorité publique concessionnaire du ponton en cause en avait permis la sur-occupation et avait autorisé, de manière inappropriée, des autorisations d'amarrages à couple ainsi qu'aux extrémités du ponton, sans avoir par ailleurs vérifié la régularité des conditions dans lesquels les bateaux concernés avaient été amarrés.

Le tribunal connaît donc, de diverses manières, de la réglementation des activités qui peuvent être librement exercées sur la mer et des conséquences produites par ces activités, mais l'État peut également autoriser, sur le domaine public maritime, des activités qui, sans relever du libre usage qui appartient à tous, restent compatibles avec celui-ci.

C'est ainsi que le tribunal, souhaitant sans aucun doute allier liberté et plaisir et suggérant peut-être, en plusieurs jugements rendus en 2022, une idée de sortie pour l'amicale de ses membres, a pu valider plusieurs autorisations d'occupation ou d'utilisation du domaine public maritime accordées par les autorités préfectorales concernées, d'abord pour déjeuner dans un restaurant de fruits de mer dont le bâtiment se trouve sur le domaine public maritime à l'endroit d'un terre-plein ayant accueilli des activités ostréicoles, ensuite, pour se garer sur le parc de stationnement aménagé par une commune sur une plage et, enfin, pour permettre à une entreprise privée d'amener, à l'aide d'un véhicule à moteur, sur la plage, le bateau que l'amicale aurait acquis ou loué aux fins d'échapper au stress de son activité incessante.

Mais, y compris en cas d'indigestion, notre exposé pouvant lui donner par avance le mal de mer, l'amicale du tribunal ne commettra alors pas l'erreur de stationner son bateau sans autorisation sur le domaine public maritime.

S'agissant de ces autorisations d'occupation, le tribunal est le témoin d'une politique active de l'État tendant à la rationalisation des zones de mouillages et, par conséquent, à la réduction drastique sinon à la fin de l'attribution d'autorisations de mouillages individuels, en attestent trois jugements, rendus en juin 2022, mai et décembre 2023.

L'amicale ira plus certainement stationner dans une zone de mouillage et d'équipements légers, une ZMEL, dont il appartient encore au tribunal de connaître de la création et de la réglementation, en témoigne un jugement du 22 novembre 2021.

En revanche, et en aucun cas, le bateau ne sera stationné sans autorisation sous peine de contravention de grande voirie. Si ces contraventions concernent, par définition, tous les domaines publics, à l'exception du domaine public routier et de ses contraventions de « petite » voirie soumises à la juridiction judiciaire, la quasi-totalité des procès-verbaux dont le tribunal est saisi concernent des infractions commises sur le domaine public maritime, le plus souvent naturel mais aussi artificiel à l'intérieur des ports. Il s'agit essentiellement de stationnements irréguliers de bateaux.

En cette matière, le tribunal est d'abord et surtout saisi d'une action publique qui le conduit à prononcer des amendes à l'encontre des contrevenants, ce qui lui donne les airs d'un tribunal de police.

Je n'ai pas résisté à la tentation de dresser là un bilan des deux dernières années civiles (2022 et 2023). Le tribunal a ainsi été saisi de 98 requêtes qui ont donné lieu, à six désistements et trois relaxes, et donc 89 jugements prononçant des condamnations pour un total de 96 amendes infligées, allant de 150 à 1500 euros pour un montant total de 71 480 euros, soit une moyenne de 744 euros.

Plus remarquable est cependant en la matière l'action domaniale qui justifie originellement la compétence de la juridiction administrative et qui conduit le tribunal à prononcer des injonctions ou des condamnations pécuniaires destinées à la remise en état du domaine public.

Concernant un mur de clôture implanté sur le domaine public maritime, je ne résiste pas à évoquer le cas de l'affaire de l'île Chevalier à Pont-L'Abbé. Par un jugement du 21 décembre 2010, outre une amende quelque peu dérisoire de 750 euros, le tribunal avait ordonné aux époux contrevenants de procéder à la démolition du mur sous astreinte, initialement fixée à 100 euros par jour de retard. Treize années plus tard, le mur est toujours là. Le tribunal a ainsi progressivement augmenté le montant de l'astreinte, aujourd'hui porté à 1 500 euros par jour de retard. Sur une période allant jusqu'au 31 octobre 2021, par l'ensemble de ses jugements, et pour le moment, le tribunal a ainsi liquidé une astreinte provisoire d'un montant total de 429 900 euros.

Je ne peux terminer mon exposé sans évoquer les dossiers dans lesquels le tribunal devient à la fois historien et spécialiste des lois de la guerre, s'agissant des refus d'attribution de l'aide financière instaurée en faveur des orphelins dont les parents ont été victimes d'actes de barbarie durant la seconde guerre mondiale.

Ces dossiers ont amené le tribunal à connaître, presque 80 ans après les faits, des bombardements, par les forces allemandes, des navires de pêche et bâtiments désarmés de l'armée française et du point de savoir s'ils étaient constitutifs ou non d'exécutions, selon si les navires et leurs équipages avaient été ou non, préalablement arraisonnés et arrêtés.

Vous aurez donc compris que peu de ce qui se passe sur la surface de la mer échappe à la compétence du tribunal.

Mais la mer, ce n'est pas qu'un espace de navigation ou de course, c'est aussi, voire surtout un lieu de vie, accueillant, tant dans ses eaux qu'au sein de ses lais et relais et de son estran, des ressources halieutiques, floristiques et benthiques épuisables, dont le tribunal est amené à assurer la préservation avant, précisément, l'épuisement total.

Regardons donc maintenant ce qui se passe sous les flots.

Si le tribunal n'a encore jamais fermé totalement des zones de pêche, il connaît en revanche régulièrement de la régularité des zones et règlements de pêche, créées sur délibérations du comité régional des pêches maritimes et des élevages marins, rendus obligatoires par arrêté du préfet de région. Il est en particulier une zone, n° 5, au large de l'Île-Molène, objet de convoitises pour la richesse de ses ressources en goémons, et objet, pour ce qui nous concerne, de contentieux à répétition, formés contre les règlements successivement délibérés par le comité régional et les refus de licence qui sont opposés sur leurs fondements, que le tribunal a annulés plusieurs fois, au motif, systématiquement, de la méconnaissance de l'obligation de mobilisation des trois critères prévus par la loi pour fixer l'ordre de priorité d'attribution des licences de pêche.

Le tribunal est également régulièrement saisi des licences de pêche attribuées individuellement, ainsi que des sanctions administratives infligées en cas de non-respect des obligations en la matière. C'est peu de dire que le champ des infractions est varié : non-respect des zones, périodes ou heures de pêches autorisées, pêche au-delà des profondeurs interdites, dépassement des quotas, capture, conservation ou transport de produits inférieurs aux tailles minimales (particulièrement pour les coquilles Saint-Jacques), méconnaissance des obligations de déclaration et de pesée, etc.

Les sanctions prononcées, qui peuvent aller jusqu'au retrait des licences, sont souvent infligées au capitaine du navire, mais peuvent également l'être à son armateur, titulaire de l'autorisation de pêcher, quand bien même ce dernier serait totalement étranger à la commission de l'infraction et qu'il n'en aurait tiré aucun profit ni enrichissement. L'argument, souvent soulevé, tenant au caractère strictement involontaire de l'infraction est également sans incidence. Le juge des référés du tribunal a notamment pu rappeler ces principes, dans une ordonnance du 9 mars 2023.

Protecteur de ses ressources, le tribunal est également compétent pour sanctionner directement les atteintes à l'environnement, en cas de pollutions de la mer, de telles atteintes revêtant la qualification, évoquée tout à l'heure, de contravention de grande voirie.

C'est toutefois en ces hypothèses que le montant maximal de l'amende fixé par les textes, de 1 500 euros, interroge. Deux jugements rendus en janvier 2023 illustrent bien cette limite, concernant un mécanicien qui avait déversé une trentaine de litres de gasoil lors de l'avitaillement d'un navire, puis, la semaine suivante, un millier de litres, de gasoil toujours, lors de la même opération.

Une autre manière pour le tribunal de préserver l'environnement marin et ses ressources est de rappeler, si nécessaire, l'administration à ses obligations de prise en compte des enjeux environnementaux dans l'édiction de ses décisions.

À titre d'exemple, le tribunal a annulé, en tout ou partie, en janvier 2022, les schémas des structures des exploitations des cultures marines d'Ille-et-Vilaine et des Côtes-d'Armor, qui permettent, notamment, d'organiser l'attribution des concessions conchyliques.

Les dossiers se présentaient dans des configurations différentes, mais en substance, dans les deux cas, le tribunal a censuré l'insuffisance de l'évaluation d'incidence dite « Natura 2000 », au sein de l'évaluation environnementale, alors que les concessions accordées en exécution de ces schémas étaient susceptibles de porter atteinte aux sites Natura 2000, aux espèces floristiques et faunistiques et aux habitats naturels qu'ils abritent, notamment les bancs de maërls. Dans les deux cas, l'évaluation renvoyait au futur l'examen de l'incidence significative du schéma sur les sites concernés, ce qui ne peut être, dans la logique du droit de l'environnement qui reste structurellement fondé sur l'idée qu'il faut évaluer et prévenir les risques, avant, et non pas réparer les dégâts, après.

Dans un ordre d'idées similaires, le tribunal a également connu d'un litige en trois actes, qui lui a permis de rappeler que pouvait relever de la rubrique des installations classées une activité pourtant pratiquée de longue date, en plein air et plein estran, sans infrastructures immobilières.

S'agissant de l'acte 2021/2022, le tribunal a qualifié les moules de Bouchot dites « sous-taille », c'est-à-dire ne satisfaisant pas aux contraintes de calibrage AOP, en taille, en taux de chair ou en épaisseur, pour être commercialisées comme telles, de sous-produits animaux. Leur dépôt sur l'estran de la Baie du Mont-Saint-Michel devait donc être soumis, compte-tenu des volumes en cause, à autorisation environnementale, et compte tenu de leurs incidences potentielles, à évaluation environnementale préalable.

S'agissant de l'acte 2022/2023, il a ensuite rappelé que l'autorisation d'épandage de ces sous-produits animaux, délivrée en application d'un règlement sanitaire européen, n'exonérait toujours pas de l'obtention d'une autorisation environnementale formalisée.

S'agissant de l'acte 2023/2024, le juge des référés du tribunal a rejeté la requête dont il était saisi, dirigée contre l'autorisation environnementale enfin délivrée, mais la scène finale reste à écrire, puisque le dossier de fond reste pendant et que le Conseil d'État a été saisi d'un pourvoi en cassation contre l'ordonnance de décembre dernier.

Preuve que le champ d'intervention du tribunal est vaste, il peut même indirectement s'immiscer sur vos choix de lieu de vacances, à tout le moins pour ceux d'entre vous qui aiment nager en milieu naturel.

Dans un contentieux assez inédit, le tribunal a en effet été amené à se pencher sur la qualité des eaux de baignade et à censurer les modalités selon lesquelles l'agence régionale de santé de Bretagne évaluait cette qualité au regard de la concentration, dans les eaux, d'*Escherichia Coli* et d'entérocoques intestinaux.

L'ARS avait pour pratique d'exclure des échantillons comptabilisés les prélèvements réalisés au cours des épisodes pluvieux, considérant qu'ils appartenaient à la catégorie des épisodes de pollutions de court terme.

Saisi par l'association Eau & Rivières de Bretagne, le tribunal a censuré cette pratique.

Il a jugé que les épisodes de pollution des eaux de baignade, réceptacle final des eaux de ruissellement et du lessivage des sols par la pluie, qui, au risque de vous étonner, tombe tout de même de temps en temps en Bretagne, ne pouvaient être qualifiés d'épisodes de pollutions de court terme, procédant en réalité d'un phénomène de pollution structurelle et chronique, dont la cause, connue, se situe dans les terres. Dans un jugement du 6 juin 2023, le tribunal a donc annulé la décision de refus de l'ARS de corriger les données permettant le classement des eaux de baignade de Bretagne depuis 2016, et lui a enjoint de procéder à cette correction pour le passé, qui vaudra, et c'est le but, pour l'avenir.

Si ce litige est une illustration plutôt atypique du fait qu'en Bretagne, tout mène à la mer et à ses rivages, et que leur préservation est très étroitement liée, voire dépendante, de ce qui se passe à l'intérieur des terres, le phénomène de prolifération récurrente des algues vertes en est l'illustration la plus symbolique.

La responsabilité de l'État dans ce phénomène, du fait de sa carence à mettre en œuvre les pouvoirs de police qui sont les siens à l'égard des installations classées, en particulier les exploitations d'élevages intensifs porcins, bovins et avicoles, à l'origine des excédents azotés et phosphorés, eux-mêmes à l'origine de l'eutrophisation du milieu marin côtier, a été reconnue par le tribunal dès 2001, s'agissant d'un litige relatif à la pollution de l'eau distribuée aux usagers et, dès 2007, s'agissant de la prolifération des algues vertes dans les Baies de Saint-Brieuc, Lannion et Douarnenez.

Le 18 juillet 2023, le tribunal, saisi pour la première fois d'un recours en réparation du préjudice écologique par une association agréée de protection de l'environnement a, de nouveau, condamné la carence fautive de l'État, après avoir constaté l'insuffisant usage par le préfet des Côtes-d'Armor de ses prérogatives, en tant qu'autorité de police des installations classées et autorité en charge de la conservation du milieu naturel. Le tribunal a également constaté que cette carence était à l'origine directe des atteintes portées à la biodiversité de la réserve naturelle de la Baie de Saint-Brieuc, résultant des amas persistants d'algues vertes, et que ces atteintes constituaient un préjudice écologique au sens de la loi.

La réparation, devant être privilégiée en nature, a consisté en une injonction faite au préfet des Côtes-d'Armor d'édicter, dans un délai de quatre mois, des prescriptions particulières et contraignantes, applicables aux installations classées à l'origine des émissions d'azote dans le milieu naturel, obligeant les exploitants à limiter l'apport azoté total dû aux engrais aux besoins et aux capacités d'absorption des cultures, dans le respect des préconisations scientifiques, ainsi que de programmer, et c'est là l'apport essentiel, un contrôle périodique de l'ensemble des exploitations agricoles situées sur le territoire de la réserve naturelle de la Baie de Saint-Brieuc.

Ce jugement a fait écho à ceux du même jour, faisant peu ou prou les mêmes injonctions au préfet de la région Bretagne, s'agissant de la modification du plan régional « algues vertes ».

Si l'actualité immédiate laisse présager de possibles futurs contentieux en la matière, il appartiendra à d'autres, de vous en parler peut-être, en d'autres occasions.

Nous achevons là notre tour d'horizon de la mer bretonne, regardée à travers le prisme de l'activité contentieuse du tribunal. Ceci nous aura permis, à défaut d'en voir le tout, de vous en présenter une part, incontestablement non négligeable.